

N. 98 — 3471

[C - 98/14335]

**15 DECEMBER 1998. — 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 tot oprichting van de Europese Gemeenschap, ondertekend te Rome op 25 maart 1957 en goedgekeurd door de wet van 2 december 1957, gewijzigd bij het Verdrag betreffende de Europese Unie, ondertekend te Maastricht op 7 februari 1992 en goedgekeurd door de wet van 26 november 1992;

Gelet op de richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten;

Gelet op de richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens;

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996 en 27 november 1996;

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, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 november 1984, 13 september 1985, 21 mei 1987, 17 januari 1989 en 10 april 1995, op artikel 2, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 21 december 1979, 3 augustus 1981, 16 november 1984, 13 september 1985, 17 januari 1989 en 22 mei 1989, op artikel 13, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971, 12 december 1975, 21 december 1979, 10 december 1980, 3 augustus 1981, 16 november 1984, op artikel 17, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971, 10 december 1980, 3 augustus 1981, 16 november 1984 en 13 september 1985, op artikel 20, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971, 12 december 1975, 16 november 1984 en 13 september 1985, op artikel 23, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 1 maart 1978, 13 september 1985, 17 januari 1989, 16 september 1991 en 12 december 1991, op artikel 24, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 1 maart 1978, 2 maart 1979, 28 september 1981, 16 november 1984 en 9 april 1990, op artikel 25, op artikel 26, op artikel 32bis, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 november 1984, 13 september 1985, 22 mei 1989, 23 september 1991 en 10 april 1995, en op artikel 37, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 11 maart 1977 en 21 december 1979;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, inzonderheid op het artikel 46.1.1°, gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 september 1991;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 juli 1997 betreffende het gebruik van samengedrukt aardgas (N.G.V.) voor het aandrijven van auto's;

Gelet op het koninklijk besluit van 13 juli 1977 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakt petroleumgas (L.P.G.) voor het aandrijven van auto's, inzonderheid op artikel 7, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1991;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1991 en het koninklijk besluit van 1 december 1994, inzonderheid op artikel 8, lid 5;

Gelet op koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 oktober 1995, houdende bevoegdheidsverdeling tussen de Minister van Vervoer, de Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Veiligheid inzonderheid op artikel 5;

Gelet op het advies van de Raadgevende Commissie Administratie Nijverheid;

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

Gelet op het advies van de Inspectie van Financien, gegeven op 20 november 1998;

F. 98 — 3471

[C - 98/14335]

**15 DECEMBRE 1998. — 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 de la Communauté européenne, signé à Rome le 25 mars 1957 et approuvé par la loi du 2 décembre 1957, modifié par le Traité concernant l' Union européenne, signé à Maastricht le 7 février 1992 et approuvé par la loi du 26 novembre 1992;

Vu la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international;

Vu la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques;

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 1<sup>er</sup>, modifiée par les lois du 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996 et 27 novembre 1996;

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, notamment à l'article 1<sup>er</sup>, modifié par les arrêtés royaux des 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 21 mai 1987, 17 janvier 1989 et 10 avril 1995, à l'article 2, modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 21 décembre 1979, 3 août 1981, 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 17 janvier 1989 et 22 mai 1989, à l'article 13, modifié par les arrêtés royaux des 14 janvier 1971, 12 décembre 1975, 21 décembre 1979, 10 décembre 1980, 3 août 1981, 16 novembre 1984, à l'article 17, modifié par les arrêtés royaux des 14 janvier 1971, 10 décembre 1980, 3 août 1981, 16 novembre 1984 et 13 septembre 1985, à l'article 20, modifié par les arrêtés royaux des 14 janvier 1971, 12 décembre 1975, 16 novembre 1984 et 13 septembre 1985, à l'article 23, modifié par les arrêtés royaux des 1<sup>er</sup> mars 1978, 13 septembre 1985, 17 janvier 1989, 16 septembre 1991 et 12 décembre 1991, à l'article 24, modifié par les arrêtés royaux des 1<sup>er</sup> mars 1978, 2 mars 1979, 28 septembre 1981, 16 novembre 1984 et 9 avril 1990, à l'article 25, à l'article 26, à l'article 32bis, modifié par les arrêtés royaux des 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 22 mai 1989, 23 septembre 1991 et 10 avril 1995, et à l'article 37, modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 11 mars 1977 et 21 décembre 1979;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, notamment l'article 46.1.1°, modifié par l'arrêté royal du 18 septembre 1991;

Vu l'arrêté royal du 9 juillet 1977 relatif à l'utilisation du gaz naturel comprimé (N.G.V.) pour la propulsion des véhicules automobiles;

Vu l'arrêté royal du 13 juillet 1977 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (L.P.G.) en tant que carburant pour la propulsion des véhicules automobiles, notamment l'article 7, modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1991;

Vu l'arrêté royal du 16 septembre 1991 relatif au transport des marchandises dangereuses par la route, à l'exception des matières explosives et radioactives modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1991 et l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1994, notamment l'article 8, alinéa 5;

Vu l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation;

Vu l'arrêté royal du 11 octobre 1995 fixant la répartition des compétences entre le Ministre des Transports, le Ministre de l'Intérieur et le Secrétaire d'Etat à la sécurité et notamment l'article 5;

Vu l'avis de la Commission Consultative Administration Industrie;

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

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 20 novembre 1998;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen door de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd door de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de hoogdringendheid gemotiveerd door :

- het feit dat de laatste tijd een toename van het aantal ernstige ongevallen met zware voertuigen werd vastgesteld en dat het noodzakelijk is passende maatregelen te nemen om aan deze situatie te verhelpen. De genomen maatregelen beogen het verbeteren van de technische staat van de voertuigen door een verhoging van de frequentie van de technische keuringen en door een verder doorgedreven keuring van de staat van het remsysteem, de tachograaf en de snelheidsbegrenzer. Bovendien zal een keuringsvignet op de voertuigen aangebracht worden, zodat de geldigheid van de keuring op de weg kan gecontroleerd worden.

- de noodzaak om zonder uitstel de in de overwegingen vermelde Europese richtlijnen 96/53/EG en 96/96/EG om te zetten, waarvan de respectievelijke omzettingstermijnen verstreken op 17 september 1997 en 9 maart 1998;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Vervoer en Onze Staatssecretaris voor Veiligheid,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** In artikel 1, § 2 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, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 november 1984, 13 september 1985, 21 mei 1987, 17 januari 1989 en 10 april 1995, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° het opschrift van § 2 wordt aangevuld met de woorden "en andere definities";

2° punt 8 wordt aangevuld met het volgende lid :

« Het leerlingenvervoer, dat valt onder het gespecialiseerd, geregeld vervoer gebeurt met voertuigen, die voldoen aan de technische eisen voor autocars, behalve wat de kwaliteitskeuring betreft. Daarenboven is het vervoer van rechtstaande reizigers toegelaten, volgens de bepalingen van artikel 65, zoals in een autobus. »;

3° in punt 11 worden de woorden "voor dubbel gebruik" geschrapt;

4° een punt 41 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 41. "luchtvering", een veringssysteem waarbij ten minste 75 % van het veringseffect door de luchtveer wordt veroorzaakt of een verings-systeem dat als gelijkwaardig aan luchtvering wordt erkend overeenkomstig de bepalingen van bijlage 14;"

5° een punt 42 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 42. "datum van eerste in verkeerstelling", het ogenblik waarop het voertuig in nieuwe staat voor de eerste maal wordt gebruikt;"

6° een punt 43 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 43. "datum van eerste in verkeerstelling in België", het ogenblik waarop het voertuig voor de eerste maal in België wordt gebruikt, hetzij als voertuig in nieuwe staat, hetzij als ingevoerd voertuig in gebruikte staat;"

7° een punt 44 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 44. "datum van opnieuw in het verkeer stellen in België", het ogenblik waarop het voertuig opnieuw in het verkeer wordt gesteld in België na verandering van titularis of op het ogenblik waarop het voertuig, dat in België slechts tijdelijk was ingeschreven, opnieuw in het verkeer wordt gesteld onder een Belgische nummerplaat;"

8° een punt 45 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 45. "bedrijfsvoertuig", alle voertuigen die tot de categorieën N1, N2, N3, M2, M3, O2, O3 en O4 behoren;"

9° een punt 46 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 46. "titularis" de fysieke of rechtspersoon op wiens naam het voertuig ingeschreven is;"

10° een punt 47 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 47. "bevoegde personen", personen aangeduid zoals in artikel 80;"

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1<sup>er</sup>, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996;

Vu l'urgence motivée par :

- la circonstance qu'une recrudescence d'accidents graves de poids lourds a été constatée ces derniers temps et qu'il est impératif de prendre des mesures adéquates afin d'y remédier. Les mesures arrêtées visent à accroître le niveau de la qualité de l'état technique des véhicules par un passage plus fréquent à l'inspection automobile et un contrôle plus poussé de la qualité du système de freinage, du tachygraphe et du limiteur de vitesse. De plus, une vignette de contrôle permettant de vérifier sur la route la validité du contrôle technique des véhicules sera apposée.

- la nécessité de transposer sans délais les directives européennes 96/53/CE et 96/96/CE mentionnées dans les considérants, dont les délais de transpositions expiraient respectivement les 17 septembre 1997 et 9 mars 1998;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre des Transports et Notre Secrétaire d'Etat à la Sécurité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** A l'article 1<sup>er</sup>, § 2 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 par les arrêtés royaux des 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 21 mai 1987, 17 janvier 1989 et 10 avril 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° le titre du § 2 est complété par les mots "et autres définitions";

2° le point 8 est complété par l'alinéa suivant :

« Parmi les transports réguliers spécialisés, le transport scolaire doit être effectué par des véhicules qui doivent satisfaire aux exigences techniques relatives aux autocars, hormis le contrôle de qualité. De plus, le transport de voyageurs debout est autorisé comme pour les autobus, selon les prescriptions de l'article 65. »;

3° au point 11, les mots "toute voiture mixte" sont remplacés par les mots "tout véhicule automobile";

4° il est inséré un point 41, rédigé comme suit :

« 41. Les termes "suspension pneumatique" désignent tout système de suspension dont l'effet de ressort est assuré à au moins 75% par un dispositif pneumatique ou une suspension qui est reconnue comme équivalente à une suspension pneumatique conformément aux dispositions de l'annexe 14;"

5° il est inséré un point 42, rédigé comme suit :

« 42. Les termes "la date de la première mise en circulation" désignent le moment auquel le véhicule à l'état neuf est utilisé pour la première fois;"

6° il est inséré un point 43, rédigé comme suit :

« 43. Les termes "la date de la première mise en circulation en Belgique" désignent le moment auquel le véhicule est utilisé pour la première fois en Belgique, soit comme véhicule à l'état neuf, soit comme véhicule importé à l'état usagé;"

7° il est inséré un point 44, rédigé comme suit :

« 44. Les termes "la date de la remise en circulation en Belgique" désignent le moment auquel le véhicule est à nouveau utilisé en Belgique après tout changement de titulaire ou le moment auquel le véhicule qui ne faisait l'objet que d'une immatriculation temporaire en Belgique, est remis en circulation sous une marque d'immatriculation belge;"

8° il est inséré un point 45, rédigé comme suit :

« 45. Les termes "véhicules utilitaires" désignent tous les véhicules qui appartiennent aux catégories N1, N2, N3, M2, M3, O2, O3 et O4;"

9° il est inséré un point 46, rédigé comme suit :

« 46. Le terme "titulaire" désigne la personne physique ou morale au nom de qui le véhicule est immatriculé;"

10° il est inséré un point 47, rédigé comme suit :

« 47. Les termes "agents qualifiés" désignent les agents tels que définis à l'article 80;"

11° een punt 48 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 48. "keuringsbewijs", document dat aan diegene die het voertuig aanbiedt, afgeleverd wordt door het keuringsstation en dat het resultaat van de keuring vermeldt;"

12° een punt 49 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 49. "identificatieverslag", document dat toegevoegd wordt aan het keuringsbewijs ingeval van eerste keuring van bedrijfsvoertuigen waarvoor geen technische fiche moet afgeleverd worden en dat de identificatiegegevens van het voertuig vermeldt;"

13° een punt 50 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 50. "technische fiche", document dat afgeleverd wordt door de mandataris van het merk voor de voertuigen van de categorieën N2, N3, O3 en O4 en dat de specifieke technische gegevens van het voertuig vermeldt;"

14° een punt 51 wordt toegevoegd, luidend als volgt :

« 51. "keuringsvignet", klevver die de geldigheidsduur van het keuringsbewijs voor bedrijfsvoertuigen vermeldt. »

**Art. 2.** In artikel 2 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in § 2, 1°, wordt het woord "23" vervangen door de woorden "23 tot 23 undecies";

2° in § 2, 6°, worden de woorden "23, § 3, 1° en 3°" vervangen door de woorden "23 sexies, § 1, 1° en 3°";

3° in § 2, 7° worden de woorden "lichte vrachtauto's, vrachtauto's, autobussen en autocars" vervangen door de woorden "andere voertuigen" en worden tussen de woorden "artikelen" en "45, § 1, punten 1° en 3°" de woorden "16, § 1, eerste lid, 23sexies, § 1, 1° en 3°," ingevoegd;

4° in § 2, 9°, wordt het woord "23" vervangen door de woorden "23 tot 23undecies";

5° in § 2, 10°, wordt het woord "23" vervangen door de woorden "23 tot 23undecies" en worden de woorden "24, § 1 tot § 4" vervangen door de woorden "24, §§ 1 tot 3";

6° in § 4 worden de leden 3 en 4 vervangen door de volgende bepaling :

« Op gebied van massa's en afmetingen moeten deze voertuigen voldoen aan de bepalingen van artikel 32bis. » .

**Art. 3.** In artikel 13, § 2, tweede lid, van hetzelfde besluit worden de woorden "L.P.G.-installatie" vervangen door de woorden "L.P.G.- of N.G.V.-installatie. » .

**Art. 4.** In artikel 17, § 4, van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° punt 1° wordt aangevuld als volgt :

« en voor zover die personen vervoerd worden met voertuigen voor de eerste maal in het verkeer gebracht vóór 1 januari 1999;"

2° in punt 2° wordt de eerste zin vervangen door de volgende bepaling :

« de personen die plaatsnemen in de bestuurderscabine van een voertuig dat niet behoort tot een voor het vervoer van personen goedgekeurd type en voorzien voor brandbestrijding, voor zover hun aantal, de bestuurder niet meegerekend, niet meer dan tien bedraagt. »

**Art. 5.** In artikel 20 van hetzelfde besluit, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 1, 3de alinea wordt vervangen door volgende bepaling :

« Het totaal aantal vervoerde personen mag niet hoger zijn dan het aantal vermeld op het keuringsbewijs. Hierbij worden kinderen van minder dan twaalf jaar op de zitplaatsen achterin voor twee derden geteld. » ;

2° een § 4 wordt toegevoegd als volgt :

« Voor voertuigen bestemd voor personenvervoer worden de identificatieverslagen of de keuringsbewijzen aangevuld met de gegevens die door de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde, worden bepaald. » .

11° il est inséré un point 48, rédigé comme suit :

« 48. Les termes "certificat de visite" désignent le document délivré par la station de contrôle reprenant les résultats du contrôle à celui qui présente le véhicule;"

12° il est inséré un point 49, rédigé comme suit :

« 49. Les termes "rapport d'identification" désignent le document ajouté au certificat de visite en cas de première visite de véhicules utilitaires pour lesquels il ne doit pas être délivré de fiche technique et qui reprend les données d'identification du véhicule;"

13° il est inséré un point 50, rédigé comme suit :

« 50. Les termes "fiche technique" désignent le document délivré par le mandataire de la marque pour les véhicules des catégories N2, N3, O3 et O4 et qui reprend les données techniques spécifiques du véhicule;"

14° il est inséré un point 51, rédigé comme suit :

« 51. Le terme "vignette de contrôle" désigne l'autocollant qui mentionne la durée de validité du certificat de visite pour les véhicules utilitaires. »

**Art. 2.** A l'article 2 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° au § 2, 1°, le mot "23" est remplacé par les mots "23 jusqu'à 23 undecies";

2° au § 2, 6°, les mots "23, § 3, 1° et 3°" sont remplacés par les mots "23 sexies, § 1<sup>er</sup>, 1° et 3°";

3° au § 2, 7° les mots "camionnettes, camions, autobus et autocars" sont remplacés par les mots "autres véhicules" et les mots "16, § 1<sup>er</sup>, alinéa premier, 23sexies, § 1<sup>er</sup>, 1° et 3°," sont insérés entre les mots "articles" et "45, § 1<sup>er</sup>, points 1° et 3°";

4° au § 2, 9°, le mot "23" est remplacé par les mots "23 jusqu'à 23undecies";

5° au § 2, 10°, le mot "23" est remplacé par les mots "23 jusqu'à 23undecies" et les mots "24, § 1<sup>er</sup> à § 4" sont remplacés par les mots "24, §§ 1<sup>er</sup> à 3°";

6° au § 4, les alinéas 3 et 4 sont remplacés par la disposition suivante :

« En ce qui concerne les masses et dimensions, les véhicules doivent satisfaire aux dispositions de l'article 32bis. » .

**Art. 3.** A l'article 13, § 2, deuxième alinéa, du même arrêté, les mots "installation L.P.G." sont remplacés par les mots "installation L.P.G. ou N.G.V." » .

**Art. 4.** A l'article 17, § 4 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 1° est complété comme suit :

« et pour autant que ces personnes soient transportées par des véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1999;"

2° au point 2° la première phrase est remplacée par la disposition suivante :

« les personnes prenant place dans la cabine de conduite d'un véhicule non agréé pour le transport de personnes et prévu pour la lutte contre l'incendie pour autant que leur nombre, non compris le chauffeur, ne soit pas supérieur à dix. »

**Art. 5.** A l'article 20 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

1° le § 1<sup>er</sup>, 3ème alinéa est remplacé par la disposition suivante :

« Le nombre total de personnes transportées ne peut excéder celui mentionné sur le certificat de visite. Les enfants de moins de douze ans se trouvant aux places arrière sont comptés pour deux-tiers. » ;

2° il est inséré un § 4 rédigé comme suit :

« En ce qui concerne les véhicules affectés au transport de personnes, les rapports d'identification ou les certificats de visite sont complétés par les données qui sont déterminées par le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué. » .

**Art. 6.** Artikel 23 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 23. § 1. De in het verkeer gebrachte voertuigen zijn onderworpen aan keuringen, teneinde na te gaan of ze voldoen aan de reglementaire bepalingen die erop van toepassing zijn.

Deze keuringen worden uitgevoerd door de erkende instellingen in toepassing van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

De erkende instellingen zijn gemachtigd om vergoedingen te innen die bestemd zijn om de kosten die voortvloeien uit de keuringen voorzien in eerste alinea, alsook de bijhorende administratieve kosten te dekken.

§ 2. De keuringen omvatten :

1° de keuringen beschreven in bijlage 15.

2° de bijkomende keuringen om de aanwezigheid en het functioneren van bepaalde inrichtingen te onderzoeken.

De Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of zijn gemachtigde bepaalt de modaliteiten met betrekking tot de keuringen en tot bijkomende keuringen.

Behoudens andersluidende bepalingen worden de voertuigen zonder lading aangeboden.

§ 3. De kosten van de keuringen zijn ten laste van de titularis van het voertuig.

§ 4. De erkende instellingen maken in elk van hun keuringsstations door middel van een uithangbord de bedragen kenbaar van al de vergoedingen die zij gemachtigd zijn te innen.

De betalingen gebeuren contant.

§ 5. Het voertuig wordt aangeboden op initiatief van de titularis in één van de keuringsstations van de erkende instellingen.

Alle herkeuringen gebeuren in het keuringsstation waar de volledige keuring plaatsgevonden heeft.

§ 6. De voertuigen moeten zich in een zodanig propere staat bevinden dat de keuring van de onderdelen niet belemmerd wordt.

Bovendien zijn zij niet met sneeuwkettingen of spijkerbanden uitgerust.

De keuring wordt stopgezet wanneer brandstof- of gaslekken vastgesteld worden.

De bestuurder schikt zich naar de aanwijzingen die hem met het oog op de keuring van zijn voertuig verstrekt worden.

§ 7. Naar aanleiding van deze keuringen en voor zover het voertuig van deze documenten moet voorzien zijn, overhandigt diegene die het voertuig ter keuring aanbiedt het laatste keuringsbewijs en het bijhorende keuringsvignet aan de erkende instelling en legt hij volgende documenten voor :

1° het inschrijvingsbewijs;

2° het gelijkvormigheidsattest of het Europees gelijkvormigheidsbewijs;

3° het identificatieverslag of de technische fiche”.

**Art. 7.** Een artikel 23bis, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23bis. § 1. De keuringen zoals voorzien door artikel 23 worden onderverdeeld in :

1° volledige keuringen;

2° gedeeltelijke keuringen;

Volledige keuringen bestaan uit het onderzoek van :

a) de identificatie van het voertuig, waarbij het chassisnummer, het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest of het Europees gelijkvormigheidsbewijs van het voertuig gecontroleerd worden;

b) de technische staat van het voertuig om na te gaan of het voertuig voldoet aan de van kracht zijnde normen aangaande de veiligheid en het milieu;

**Art. 6.** L'article 23 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 23. § 1<sup>er</sup>. Les véhicules mis en circulation sont soumis à des contrôles en vue de vérifier leur conformité aux dispositions réglementaires qui leur sont applicables.

Les contrôles sont effectués par les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Les organismes agréés sont habilités à percevoir des redevances destinées à couvrir les frais qui résultent des contrôles visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, ainsi que les frais administratifs y relatifs.

§ 2. Les contrôles comprennent :

1° les contrôles énoncés à l'annexe 15.

2° des contrôles complémentaires destinés à vérifier la présence et le fonctionnement de certains dispositifs.

Le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou son délégué fixe les modalités relatives aux contrôles ainsi que celles relatives aux contrôles complémentaires.

Sauf dispositions contraires les véhicules sont présentés à vide.

§ 3. Les frais des contrôles sont à charge du titulaire du véhicule.

§ 4. Les organismes agréés affichent dans chacune de leurs stations de contrôle toutes les redevances qu'ils sont habilités à percevoir.

Les paiements se font au comptant.

§ 5. Le véhicule est présenté à l'initiative du titulaire dans une des stations de contrôle des organismes agréés.

Toutes les revisites ont lieu dans la station de contrôle où la visite complète a eu lieu.

§ 6. Les véhicules doivent se trouver dans un état de propreté tel que le contrôle des éléments ne soit pas entravé.

En outre, ils ne sont pas munis de chaînes antidérapantes ni de pneus à clous.

Le contrôle est arrêté lorsque des fuites de carburant ou de gaz sont constatées.

Le conducteur se conforme aux indications qui lui sont fournies en vue de permettre le contrôle de son véhicule.

§ 7. A l'occasion de ces contrôles et pour autant que le véhicule doit être pourvu de ces documents, celui qui présente le véhicule au contrôle remet le dernier certificat de visite ainsi que la vignette de contrôle à l'organisme agréé et présente les documents suivants :

1° le certificat d'immatriculation;

2° le certificat de conformité ou le certificat de conformité européen;

3° le rapport d'identification ou la fiche technique”.

**Art. 7.** Un article 23bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23bis. § 1<sup>er</sup>. Les contrôles tels que prévus à l'article 23 sont répartis en :

1° contrôles complets;

2° contrôles partiels;

Les contrôles complets consistent à vérifier :

a) l'identification du véhicule au cours de laquelle sont contrôlés le numéro de châssis, le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité ou le certificat de conformité européen du véhicule;

b) l'état technique du véhicule en vue de vérifier s'il satisfait aux normes en vigueur en matière de sécurité et d'environnement;

De gedeeltelijke keuringen zijn onderverdeeld in :

- a) administratieve keuringen, die enkel betrekking hebben op het nazicht van het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest of het Europees gelijkvormigheidsbewijs met het oog op de geldigverklaring van een inschrijvingsaanvraag voor een gebruikt voertuig;
- b) administratieve herkeuringen, die enkel betrekking hebben op het nazicht van het chassisnummer, van de identificatieplaat en van de documenten of, zonder dat het voertuig hierbij opnieuw wordt aangeboden, op het nazicht van de documenten;
- c) technische herkeuringen, zijnde alle andere gedeeltelijke keuringen.

§ 2. Naargelang de regelmaat waarmee ze gebeuren, worden de volledige keuringen onderverdeeld in :

- 1° periodieke keuringen, bepaald in artikel 23ter;
- 2° niet-periodieke keuringen die plaats vinden onder welbepaalde omstandigheden zoals aangegeven in artikel 23sexies.

§ 3. Tijdens de eerste van de periodieke keuringen wordt nagegaan of het voertuig overeenstemt met de gegevens opgenomen in het uittreksel van het proces-verbaal van goedkeuring of met de gegevens van het Europees gelijkvormigheidsbewijs.

Indien overeenkomstig artikel 23novies, § 2 een identificatieverslag wordt opgemaakt worden de keuringen uitgevoerd, die nodig zijn voor het opstellen van dit document.

§ 4. De technische keuringen omvatten minstens de keuring van de onderdelen vermeld in bijlage 15.

Hierbij wordt tevens nagegaan of het gekeurde voertuig behoorlijk onderhouden en in overeenstemming is met de reglementering die er op van toepassing is.

§ 5. Alle keuringen, behalve deze zonder aanbieding van het voertuig, gaan gepaard met identificatiekeuringen. »

**Art. 8.** Een artikel 23ter, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23ter. § 1. De periodieke keuringen vinden plaats op de tijdstippen zoals hierna bepaald :

1° de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lijkauto's zijn aan de keuring onderworpen de dag dat ze vier jaar oud zijn, te rekenen vanaf de eerste in verkeerstelling en vervolgens elk jaar;

2° de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die aangewend worden voor bezoldigd personenvervoer of voor met dit laatste gelijkgesteld gratis vervoer, de voertuigen die voor rijonderricht gebruikt worden en de voertuigen die met bestuurder verhuurd worden, evenals de ziekenauto's, zijn aan de keuring onderworpen vóór de eerste in verkeerstelling in België of de datum van opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de zes maand;

3° de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die aangewend worden voor het slepen of uitgerust zijn met een koppeling voor het slepen van een aanhangwagen zijn aan de keuring onderworpen vóór de eerste in verkeerstelling in België of de datum van opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om het jaar;

4° de autobussen en autocars zijn aan de keuring onderworpen vóór de eerste in verkeerstelling in België of de datum van opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de drie maand;

5° de kraanauto's, kampeeraanhangwagens, de bootaanhangwagens en de aanhangwagens voor zweefvliegtuigen zijn aan de keuring onderworpen vóór de eerste in verkeerstelling in België of de datum van opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de twee jaar;

6° de voertuigen bestemd voor het vervoer van zaken en waarvan de maximaal toegelaten massa groter is dan 3.500 kg zijn aan de keuring onderworpen vóór de eerste in verkeerstelling in België of de datum van opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de 6 maand;

7° de andere voertuigen, uitgezonderd de voertuigen voor traag vervoer, zijn aan de keuring onderworpen vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om het jaar.

§ 2. In afwijking van hetgeen bepaald is in § 1 vinden de periodieke keuringen plaats :

1° één jaar na de datum van inschrijving met het oog op het opnieuw in verkeer stellen in België van de voertuigen vermeld in § 1, 1°, op voorwaarde dat ze drie jaar oud zijn, en vervolgens om het jaar;

Les contrôles partiels sont répartis en :

a) contrôles administratifs qui ont uniquement trait à la vérification du certificat d'immatriculation et du certificat de conformité ou du certificat de conformité européen en vue de la validation d'une demande d'immatriculation d'un véhicule usagé;

b) revisites administratives qui ont uniquement trait à la vérification du numéro de châssis, de la plaquette d'identification et des documents, ou sans que le véhicule soit représenté, à la présentation des documents;

c) revisites techniques, à savoir, tous les autres contrôles partiels.

§ 2. Selon la régularité avec laquelle ils ont lieu, les contrôles complets sont répartis en :

1° contrôles périodiques visés à l'article 23ter;

2° contrôles non périodiques ayant lieu dans des circonstances précises telles que déterminées à l'article 23sexies.

§ 3. Lors du premier des contrôles périodiques, il est vérifié si le véhicule est conforme aux données figurant dans l'extrait du procès-verbal d'agrément ou aux données du certificat de conformité européen.

Si conformément à l'article 23novies, § 2, un rapport d'identification doit être rédigé, les contrôles nécessaires à la rédaction de ce document sont effectués.

§ 4. Les contrôles techniques comprennent au moins le contrôle des éléments mentionnés à l'annexe 15.

A cette occasion, il est également vérifié si le véhicule est bien entretenu et conforme aux règlements qui lui sont applicables.

§ 5. Tous les contrôles, excepté ceux sans présentation du véhicule, s'accompagnent de contrôles d'identification. »

**Art. 8.** Un article 23ter, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23ter. § 1<sup>er</sup>. Les contrôles périodiques ont lieu aux dates déterminées ci-après :

1° les voitures, voitures mixtes, minibus et corbillards sont soumis au contrôle le jour où ils atteignent quatre ans d'âge, à dater de la première mise en circulation et ensuite tous les ans;

2° les voitures, voitures mixtes et minibus affectés à des transports rémunérés de personnes ou à des transports gratuits assimilés à ces derniers, les véhicules affectés à l'enseignement de la conduite automobile, les véhicules offerts en location avec chauffeur, ainsi que les ambulances sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les six mois;

3° les voitures, voitures mixtes et minibus affectés à la traction d'une remorque ou équipés d'un crochet pour la traction d'une remorque sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les ans;

4° les autobus et autocars sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les trois mois;

5° les véhicules grue, les remorques de camping, les remorques à bateau et les remorques à planeur sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les deux ans;

6° les véhicules destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg, sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les 6 mois;

7° les autres véhicules, à l'exception des véhicules lents, sont soumis au contrôle avant la première mise en circulation en Belgique ou la date de la remise en circulation en Belgique et ensuite tous les ans.

§ 2. Contrairement à ce qui est déterminé au § 1<sup>er</sup>, les contrôles périodiques ont lieu :

1° un an après la date d'immatriculation en vue de la remise en circulation en Belgique des véhicules mentionnés au § 1<sup>er</sup> 1°, dès qu'ils ont atteint trois ans d'âge, et ensuite tous les ans;

2° met een periodiciteit van drie maand wat betreft :

a) de voertuigen gebruikt voor het vervoer van stoffen en voorwerpen behorende tot de klassen 1.2 en 5.2 van bijlage A van het Europees verdrag van 20 september 1957 betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (A.D.R.), goedgekeurd door de wet van 10 augustus 1960, gewijzigd overeenkomstig artikel 14 van voornoemd verdrag, voor zover de vrijstellingen vermeld in randnummer 10011 van bijlage B van hetzelfde verdrag worden overschreden;

b) de voertuigen waarvoor overeenkomstig randnummer 10282 van bijlage B van het Europees verdrag van 20 september 1957 betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (A.D.R.), goedgekeurd door de wet van 10 augustus 1960, gewijzigd overeenkomstig artikel 14 van voornoemd verdrag, een goedkeuringsattest moet afgeleverd worden;

3° met een periodiciteit van zes maand wat betreft :

a) de autobussen en autocars die met een remvertrager zijn uitgerust en waarvoor bij de laatste periodieke keuring het afgeleverde keuringsbewijs datgene was zoals voorzien in artikel 23decies, § 1;

b) de voertuigen bedoeld in § 2, 2° van dit artikel, waarvoor bij de laatste periodieke keuring, het afgeleverde keuringsbewijs datgene was zoals voorzien in artikel 23decies, § 1;

4° met een periodiciteit van een jaar wat betreft de voertuigen bedoeld in § 1, 6° van dit artikel, waarvoor bij de laatste periodieke keuring, het afgeleverde keuringsbewijs datgene was zoals voorzien in artikel 23decies, § 1.

§ 3. De voertuigen die overeenkomstig § 1, 1° tot 7° onderworpen zijn aan periodieke keuring en ingeschreven worden op naam van de vorige titularis zonder dat deze laatste in het bezit is van een geldig keuringsbewijs zoals bedoeld in artikel 23 novies § 3, dienen te worden vóórgereden voor keuring vooraleer het voertuig in het verkeer wordt gebracht en nadien volgens de periodiciteit die voor de onderscheiden voertuigen bepaald is in § 1, 1° tot 7°;

§ 4. Met het oog op een rationele spreiding van de keuringen in de tijd kan de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft, de in § 1, 1°, bedoelde periode van vier jaar volgens door hem vastgestelde criteria met maximaal één maand inkorten of verlengen.

§ 5. De persoon die een voertuig, vermeld in § 2, 2° van dit artikel, ter keuring aanbiedt, verwittigt op het ogenblik van de keuring het station voor autokeuring hiervan. »

**Art. 9.** Een artikel 23quater, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23quater. § 1. De periodieke keuringen moeten plaats vinden in de periode van twee maanden die de in artikel 23ter vermelde data voorafgaan.

Voor de voertuigen die onderworpen zijn aan een periodiciteit van zes maand of minder wordt deze periode teruggebracht tot één maand. »

§ 2. Het laattijdig aanbieden van een voertuig voor keuring mag geen wijzigingen van de periodiciteit tot gevolg hebben.

§ 3. De gebruiker kan zijn voertuig voor de periodieke keuring op een vroegere datum aanbieden, dan deze voorzien in § 1. In dit geval begint de geldigheidsperiode, zoals vastgesteld in artikel 23ter, te lopen vanaf de datum dat het voertuig aangeboden is.

**Art. 10.** Een artikel 23quinquies, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23quinquies. De artikels 23ter, § 1, 4° tot 7° en 23sexies § 1, 5° zijn niet van toepassing indien het voertuig nog over een geldig keuringsbewijs beschikt zoals bedoeld in artikel 23novies, § 3 en het een opnieuw in verkeer stellen betreft ten gevolge van een inschrijving van het voertuig op naam van de andere echtgenoot of op naam van één van hun kinderen.

In dit geval blijft de periodiciteit van de keuring behouden, maar wordt een administratieve keuring uitgevoerd vóór de inschrijving indien de toekomstige titularis niet de intentie heeft om de oude nummerplaat op zijn naam over te brengen. »

2° avec une périodicité de trois mois pour ce qui concerne :

a) les véhicules affectés au transport des matières et objets appartenant aux classes 1.2 et 5.2 de l'annexe A de l'Accord européen du 20 septembre 1957 relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (A.D.R.), approuvé par la loi du 10 août 1960, amendée conformément à l'article 14 dudit accord, pour autant que les limites d'exemption mentionnées au marginal 10011 de l'annexe B dudit accord soient dépassées;

b) les véhicules pour lesquels conformément au marginal 10282 de l'annexe B de l'Accord européen du 20 septembre 1957 relatif au transport international de marchandises dangereuses par la route (A.D.R.), approuvé par la loi du 10 août 1960, amendée conformément à l'article 14 dudit accord, un certificat d'agrément doit être délivré;

3° avec une périodicité de six mois pour ce qui concerne :

a) les autobus et les autocars qui sont équipés d'un ralentisseur de freinage et pour lesquels, lors du dernier contrôle périodique, le certificat de visite délivré était celui prévu à l'art. 23 decies, § 1<sup>er</sup>;

b) les véhicules visés au § 2, 2° du présent article, pour lesquels, lors du dernier contrôle périodique, le certificat de visite délivré était celui prévu à l'article 23decies, § 1<sup>er</sup>;

4° avec une périodicité d'un an pour ce qui concerne les véhicules visés au § 1<sup>er</sup>, 6° du présent article, pour lesquels, lors du dernier contrôle périodique, le certificat de visite délivré était celui prévu à l'article 23decies § 1<sup>er</sup>.

§ 3. Les véhicules qui conformément au § 1<sup>er</sup>, 1° jusqu'au 7° sont soumis à un contrôle technique périodique et immatriculé au nom du titulaire précédent sans que ce dernier soit en possession d'un certificat de visite valable comme visé à l'article 23 novies § 3, doivent être présentés pour un contrôle technique avant que le véhicule soit mis à nouveau en circulation, et ensuite selon la périodicité prévue au § 1, 1° jusqu'au 7° pour les véhicules distincts;

§ 4. En vue d'obtenir une répartition rationnelle des contrôles dans le temps, le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions peut allonger ou raccourcir d'un mois au maximum la période de quatre ans visée au § 1<sup>er</sup>, 1°, selon des critères déterminés par lui.

§ 5. La personne qui présente au contrôle un véhicule mentionné au § 2, 2° de cet article, en avise la station d'inspection automobile au moment du contrôle. »

**Art. 9.** Un article 23quater, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23quater. § 1<sup>er</sup>. Les contrôles périodiques doivent avoir lieu pendant la période de deux mois qui précède les dates déterminées à l'article 23ter.

Pour les véhicules qui sont soumis à une périodicité de six mois ou moins, la période de deux mois est ramenée à un mois. »

§ 2. La présentation tardive d'un véhicule au contrôle ne peut occasionner une modification du cycle des contrôles périodiques.

§ 3. L'utilisateur peut présenter son véhicule au contrôle périodique à une date antérieure à la période visée au § 1<sup>er</sup>. Dans ce cas, la période de validité, telle que déterminée suivant l'article 23ter, commence à courir à partir de la date à laquelle le véhicule est présenté.

**Art. 10.** Un article 23quinquies, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23quinquies. Les articles 23ter, § 1<sup>er</sup>, 4° à 7° et l'art. 23 sexies § 1<sup>er</sup>, 5°, ne s'appliquent pas à la remise en circulation suite à une immatriculation du véhicule au nom de l'autre époux ou au nom d'un de leurs enfants à condition que le véhicule dispose encore d'un certificat de visite valable tel que défini à l'article 23novies, § 3.

Dans ce cas la périodicité du contrôle reste inchangée, mais un contrôle administratif est effectué avant immatriculation si le futur titulaire n'envisage pas le transfert à son propre nom de l'ancienne marque d'immatriculation. »

**Art. 11.** Een artikel 23sexies, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23sexies. § 1. Ongeacht de regels betreffende de periodieke keuringen, zijn niet-periodieke keuringen verplicht :

1° op elk verzoek van een bevoegde persoon;

2° vóór de datum van opnieuw in het verkeer brengen, zowel op naam van dezelfde titularis als op naam van een nieuwe titularis, van elk voertuig :

a) waarvan het keuringsbewijs werd ingetrokken door een bevoegde persoon bij de vaststelling van een overtreding op de bepalingen van dit besluit;

b) dat een wijziging of verbouwing heeft ondergaan die betrekking heeft op het chassis, het koetswerk of op de uitrusting, met een wijziging van de technische kenmerken van het voertuig tot gevolg;

c) waarvan het ingeslagen chassisnummer verduidelijkt, uitgewist of gewijzigd werd;

d) dat, tengevolge van een ongeval, beschadigingen aan het chassis, de stuurinrichting, de ophanging of de reminrichting vertoont of dat een volledig verlies ondergaan heeft;

3° vóór de inschrijving van een personenauto, auto voor dubbel gebruik, minibus, lijkauto of een voertuig op naam van een nieuwe titularis.

Indien deze echter de echtgenoot of een kind is van de vorige titularis, wordt geen keuring uitgevoerd indien de toekomstige titularis de intentie heeft de oude nummerplaat op zijn naam over te brengen; indien hij deze overdracht niet wenst, wordt enkel een administratieve keuring vóór inschrijving uitgevoerd;

4° indien de herkeuring niet heeft plaatsgehad binnen de termijn bedoeld in artikel 23 septies, § 2;

5° vóór de datum van eerste in verkeer stellen van voertuigen voor traag vervoer.

§ 2. De gebruikte voertuigen van de categorieën M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3 en O4, zoals gedefinieerd in artikel 1, § 1, zijn onderworpen aan een administratieve keuring vóór de inschrijving, namelijk met het oog op het aanvullen van het formulier tot aanvraag om inschrijving door een erkende keuringsinstelling.

De periode van geldigheid van dat formulier is twee maanden.

§ 3. De verzekeraar die het deskundig onderzoek heeft bevolen of elk bevoegde persoon die vaststelt dat een voertuig de beschadigingen of het verlies vermeld in § 1, 2°, d), van dit artikel heeft ondergaan, maakt hiervan melding bij het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur.

§ 4. Voor de niet periodieke keuring vermeld in § 1, 3° van dit artikel, moet het voertuig aangeboden worden met het voor dit voertuig laatst afgeleverd inschrijvingsbewijs en met ofwel de overeenkomstige nummerplaat, ofwel een handelaarsplaat en het bijhorende inschrijvingsbewijs.

§ 5. De niet-periodieke keuring wordt vervangen door een administratieve keuring wanneer het voertuig opnieuw in het verkeer wordt gebracht onder handelaarsplaat. »

**Art. 12.** Een artikel 23septies, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23septies. § 1. De gedeeltelijke keuringen zijn verplicht :

1° op elk verzoek van een bevoegde persoon;

2° voor de voertuigen bedoeld in art. 23decies §§ 2, 3 en 4;

3° voor de voertuigen bedoeld in artikel 23ter, §1, 4°, 6° en 7°, waarvoor overeenkomstig artikel 23novies, § 2, een identificatieverslag opgemaakt werd.

§ 2. De in § 1, 2°, van dit artikel vermelde keuring vindt plaats binnen een periode van twee maanden die volgt op het verstrijken van de geldigheidsduur van de voorgaande volledige of gedeeltelijke keuring, zoniet wordt een volledige keuring uitgevoerd. »

**Art. 13.** Een artikel 23octies, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23octies. Vrijstellingen en bijzonder regime

**Art. 11.** Un article 23sexies, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23sexies. § 1<sup>er</sup>. Indépendamment des règles concernant les contrôles périodiques, des contrôles non périodiques sont obligatoires :

1° à toute demande d'un agent qualifié;

2° avant la date de la remise en circulation, que ce soit au nom du même titulaire ou au nom d'un nouveau titulaire, de tout véhicule :

a) dont le certificat de visite a été enlevé par un agent qualifié lors de la constatation d'une infraction aux dispositions du présent arrêté;

b) ayant fait l'objet d'une modification ou transformation ayant rapport au châssis, à la carrosserie ou aux équipements, avec comme conséquence une modification des caractéristiques techniques du véhicule;

c) dont la frappe du numéro de châssis a été renforcée, effacée ou modifiée;

d) ayant subi, à la suite d'un accident, des détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage ou ayant subi un sinistre total;

3° avant l'immatriculation d'une voiture, d'une voiture mixte, d'un minibus, d'un corbillard ou d'un véhicule au nom d'un autre titulaire.

Toutefois, lorsque celui-ci est l'époux ou l'enfant du précédent titulaire, aucun contrôle n'est effectué si le futur titulaire envisage de transférer à son nom l'ancienne marque d'immatriculation du véhicule; s'il n'envisage pas ce transfert, seul un contrôle administratif sera effectué avant immatriculation;

4° si la revisite n'a pas eu lieu dans le délai visé à l'article 23septies, § 2;

5° avant la date de première mise en circulation ou la date de la remise en circulation d'un véhicule lent.

§ 2. Les véhicules usagés des catégories M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3 et O4, telles que définies à l'article 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>, sont soumis à un contrôle administratif avant leur immatriculation, en vue notamment de faire compléter le formulaire de demande d'immatriculation par un organisme de contrôle agréé.

La période de validité de ce formulaire est fixée à deux mois.

§ 3. L'assureur qui a fait procéder à l'expertise, ou tout agent qualifié qui constate qu'un véhicule a subi les détériorations ou le sinistre mentionnés au § 1<sup>er</sup>, 2°, d), du présent article, est tenu de le signaler à l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure.

§ 4. Lors du contrôle non périodique mentionné au § 1<sup>er</sup>, 3° du présent article, le véhicule doit être présenté avec le dernier certificat d'immatriculation délivré pour celui-ci, ainsi que, soit la marque d'immatriculation correspondante, soit une plaque commerciale et le certificat d'immatriculation correspondant.

§ 5. Le contrôle non périodique est remplacé par un contrôle administratif lorsque le véhicule est remis en circulation sous plaque marchand. »

**Art. 12.** Un article 23septies, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23septies. § 1<sup>er</sup>. Les contrôles partiels sont obligatoires :

1° à chaque demande d'un agent qualifié;

2° pour les véhicules visés à l'art. 23decies §§ 2, 3 et 4;

3° pour les véhicules visés à l'article 23ter, § 1<sup>er</sup>, 4°, 6° et 7°, pour lesquels conformément à l'article 23novies, § 2, un nouveau rapport d'identification a été rédigé.

§ 2. Le contrôle mentionné au § 1<sup>er</sup>, 2°, du présent article aura lieu dans la période de deux mois qui suit l'échéance de la validité du contrôle complet ou partiel précédent; après ce délai, un contrôle complet sera exécuté. »

**Art. 13.** Un article 23octies, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23octies. Exemptions et régime particulier :

§ 1. Zijn vrijgesteld van alle keuringen :

- 1° de aanhangwagens die uitsluitend door forokramers worden gebruikt en eigen zijn aan dat beroep;
- 2° de werfaanhangwagens;
- 3° de voertuigen van de rijkswacht;
- 4° de aanhangwagens waarvan de maximaal toegelaten massa niet meer dan 750 kg bedraagt;
- 5° de voertuigen die, overeenkomstig de van kracht zijnde reglementering, voorzien zijn van een proefrittenplaat en een erbij horend geldig inschrijvingsbewijs;
- 6° de auto's en de aanhangwagens, die uitsluitend rijden tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de loodsen en de magazijnen gelegen binnen de zee- of rivierhavens overeenkomstig een aanvullend gemeentelijk reglement met uitzondering van de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen.

§ 2. Bijzonder regime :

De voertuigen voorzien van een nummerplaat beginnend met de letters CD zijn onderworpen aan een jaarlijkse keuring om de goede technische staat van het voertuig na te gaan, vanaf de datum dat het voertuig vier jaar wordt. »

**Art. 14.** Een artikel 23novies, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23novies. § 1. De keuringen geven aanleiding tot de afgifte van een identificatieverslag en/of een keuringsbewijs, waarvan het model bepaald wordt door de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde.

§ 2. Een identificatieverslag wordt afgeleverd bij de eerste van de periodieke keuringen of wanneer een of ander technisch gegeven van dit verslag niet meer overeenstemt met het voertuig.

Voor de voertuigen van de categorieën N2, N3, M2, M3, O3 en O4 geldt het als het document voorgeschreven in artikel 6, punt 1, c) van de richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

Voor deze voertuigen bevat het onder meer de gegevens van de "constructieplaat" en de plaat betreffende de afmetingen, zoals voorzien in de richtlijn 76/114/EEG, die in uitvoering werd gebracht door het koninklijk besluit van 26 februari 1981, houdende uitvoering van de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen, hun bestanddelen alsook hun veiligheidsonderdelen.

§ 3. Een keuringsbewijs wordt afgeleverd na elke volledige of gedeeltelijke keuring.

Het vermeldt :

- 1° de identificatiegegevens betreffende de erkende instelling die de keuring heeft uitgevoerd;
- 2° de identificatiegegevens van het voertuig;
- 3° voor minibussen en taxi's, het aantal zitplaatsen, andere dan de bestuurdersplaatsen;
- 4° de eventuele technische gebreken aan onderdelen of groepen van onderdelen van het voertuig;
- 5° de eventuele tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen;
- 6° gegevens met betrekking tot keuringen waaraan het voertuig krachtens andere reglementaire bepalingen onderworpen is;
- 7° bepaalde door de instelling voor latere keuringen nuttig geachte inlichtingen;
- 8° de vervaldatum van de geldigheid van het keuringsbewijs. »

**Art. 15.** Een artikel 23decies, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23decies. § 1. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs is gelijk aan de periode begrepen tussen het tijdstip van de keuring en de voorziene datum voor de eerstvolgende periodieke keuring, zoals bepaald in artikel 23ter, wanneer bij de keuring vastgesteld werd dat :

1° het voertuig noch technische gebreken, noch tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen vertoont;

§ 1<sup>er</sup>. Sont exemptés de tous les contrôles :

- 1° les remorques à l'usage exclusif des forains et propres à cette profession;
- 2° les remorques de chantier;
- 3° les véhicules de la gendarmerie;
- 4° les remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;
- 5° les véhicules circulant sous couvert d'une plaque d'essai et d'un certificat d'immatriculation en cours de validité conformément à la réglementation en vigueur;
- 6° les véhicules automobiles et les remorques, circulant exclusivement entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux, conformément à un règlement complémentaire communal, à l'exclusion des voitures, voitures mixtes et minibus.

§ 2. Régime particulier :

Les véhicules munis d'une marque d'immatriculation commençant par les lettres CD sont soumis annuellement à un contrôle consistant à vérifier le bon état technique du véhicule, à partir du jour où ils atteignent quatre ans d'âge. »

**Art. 14.** Un article 23novies, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23novies. § 1<sup>er</sup>. Les contrôles donnent lieu à la délivrance d'un rapport d'identification et/ou d'un certificat de visite, dont les modèles sont déterminés par le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué.

§ 2. Le rapport d'identification est délivré lors du premier des contrôles périodiques ou lorsqu'une donnée technique quelconque de ce rapport ne correspond plus avec le véhicule.

Pour les véhicules des catégories N2, N3, M2, M3, O3 et O4, il tient lieu de document prévu à l'article 6, point 1, c) de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Pour ces véhicules, il comprend notamment les données de la "plaque du constructeur" et de la plaque relative aux dimensions, telles que prévues à la directive 76/114/CEE, mise en exécution par l'arrêté royal du 26 février 1981, portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité.

§ 3. Un certificat de visite est délivré à l'issue de chaque contrôle complet ou partiel.

Il mentionne :

- 1° les données d'identification relatives à l'organisme agréé ayant procédé au contrôle;
- 2° les données d'identification du véhicule;
- 3° pour les minibus et les taxis, le nombre de places assises outre le siège conducteur;
- 4° les éventuelles déficiences techniques des éléments ou groupes d'éléments du véhicule;
- 5° les manquements éventuels aux dispositions réglementaires;
- 6° des données ayant rapport à des contrôles auxquels le véhicule est soumis en vertu d'autres dispositions réglementaires;
- 7° certaines informations jugées utiles par l'organisme pour les visites ultérieures;
- 8° la date d'échéance de la validité du certificat de visite. »

**Art. 15.** Un article 23decies, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23decies. § 1<sup>er</sup>. La période de validité du certificat de visite est comprise entre le moment du contrôle et la date prévue pour le contrôle périodique suivant, tel que défini à l'article 23ter, lorsque à l'occasion du contrôle, il a été constaté que :

1° le véhicule ne présente ni déficiences techniques, ni manquements aux dispositions réglementaires;



2° het voertuig bepaalde technische gebreken vertoont die, hoewel ze het niet gevaarlijk maken, van nabij moeten gevolgd worden;

3° het voertuig bepaalde tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen vertoont, waaraan gemakkelijk kan verholpen worden.

§ 2. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs bedraagt drie maanden indien, ongeacht eventuele tekortkomingen zoals bepaald in § 1 van dit artikel, enkel bepaalde administratieve tekortkomingen, omschreven door de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde, vastgesteld worden.

§ 3. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs bedraagt vijftien dagen indien bij de keuring vastgesteld werd dat de staat van een onderdeel of van een groep van onderdelen of de tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen van zulke aard zijn dat het voertuig, zonder onmiddellijk gevaar op te leveren, ofwel dringend moet hersteld worden, ofwel moet gewijzigd worden om met de reglementering in overeenstemming te zijn.

§ 4. Het keuringsbewijs is zonder geldigheidsduur indien de staat van een onderdeel of van een groep van onderdelen of de tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen van die aard zijn dat het voertuig niet of niet meer in het verkeer mag gebracht worden.

In dergelijk geval wordt de melding "VERBODEN VOOR HET VERKEER" op het keuringsbewijs aangebracht.

§ 5. De kleur van het keuringsbewijs is groen in de gevallen bepaald in de §§ 1 en 2 van dit artikel, en rood in de gevallen bepaald in de §§ 3 en 4.

§ 6. Voor elk groen keuringsbewijs uitgereikt voor bedrijfsvoertuigen zoals bepaald in de §§ 1 en 2 wordt door de instelling een keuringsvignet gekleefd waarvan het model door de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde bepaald wordt. Het keuringsvignet vermeldt de vervaldatum van het keuringsbewijs en moet duidelijk zichtbaar blijven tot aan het volgende keuring :

- op de binnenzijde van de voorruit, rechts bij motorvoertuigen,

- in de nabijheid van de officiële nummerplaat op een effen, glad en niet-poreus vlak met een minimale hoogte van 8 cm en een minimale breedte van 10 cm bij aanhangwagens en opleggers,

Ingeval van verlies, diefstal of beschadiging van het keuringsvignet verzoekt de titularis van het voertuig, de instelling die het origineel uitgereikt heeft, een duplicaat te kleven.

**Art. 16.** Een artikel 23undecies, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 23undecies. De bedragen van de door de erkende instellingen voor autokeuringen te innen vergoedingen, de belasting over de toegevoegde waarde inbegrepen, worden als volgt vastgesteld :

1° volledige keuring volgens bijlage 15, behalve de punten 1.1.17, 1.6, 7.9, 7.10 en 8.2 en remtesten met geladen voertuigen :

a) een personenauto, auto voor dubbel gebruik, minibus of lijkauto : 980 frank;

b) een autobus of autocar : 1.750 frank;

c) een lichte vrachtauto of een kampeerauto waarvan de maximale toegelaten massa 3.500 kg niet overtreft : 1.100 frank;

d) een vrachtauto, trekker of een kampeerauto waarvan de maximale toegelaten massa groter is dan 3.500 kg : 1.750 frank;

e) een aanhangwagen of een oplegger waarvan de maximale toegelaten massa 3.500 kg niet overtreft : 980 frank;

f) een aanhangwagen of een oplegger waarvan de maximale toegelaten massa groter is dan 3.500 kg : 1.450 frank;

2° gedeeltelijke keuring van een voertuig :

a) op verzoek van een bevoegde persoon : 350 frank;

b) ingevolge een administratieve keuring of herkeuring : 230 frank;

c) ingevolge een technische herkeuring : 350 frank;

2° le véhicule présente certaines déficiences techniques qui, tout en ne le rendant pas dangereux, doivent néanmoins être surveillées de près;

3° le véhicule présente certains manquements aux dispositions réglementaires, qui peuvent être aisément corrigés.

§ 2. La période de validité du certificat de visite est de trois mois lorsque, nonobstant des déficiences éventuelles telles que fixées au § 1<sup>er</sup> de cet article, il n'est relevé que certains manquements administratifs déterminés par le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué.

§ 3. La période de validité du certificat de visite est de quinze jours lorsque à l'occasion du contrôle, il a été constaté que l'état d'un élément ou d'un groupe d'éléments, ou les manquements aux dispositions réglementaires sont tels que le véhicule, sans qu'il constitue un danger immédiat, doit faire l'objet, soit d'une réparation urgente, soit d'une modification pour être conforme à la réglementation.

§ 4. La période de validité du certificat de visite est nulle lorsque l'état d'un élément ou d'un groupe d'éléments ou encore les manquements aux dispositions réglementaires sont tels que le véhicule ne peut être admis ou maintenu en circulation.

Dans ce cas, le certificat de visite porte la mention "INTERDIT A LA CIRCULATION. »

§ 5. La couleur du certificat de visite est verte dans les cas fixés aux §§ 1<sup>er</sup> et 2 du présent article et rouge dans les cas fixés aux §§ 3 et 4.

§ 6. Pour chaque certificat de visite de couleur verte délivré pour les véhicules utilitaires comme prévu aux §§ 1<sup>er</sup> et 2, est collée par l'organisme une vignette de contrôle dont le modèle est déterminé par le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué. La vignette de contrôle reprenant la date d'échéance du certificat de visite doit rester collée et bien visible jusqu'au prochain contrôle :

- pour les véhicules automobiles, sur le côté intérieur droit du pare-brise;

- pour les remorques et semi-remorques, à proximité de la plaque d'immatriculation officielle sur une surface lisse, plane et non-poreuse dont la dimension minimale est de 8 cm de hauteur et 10 cm de largeur.

En cas de perte, de vol ou de détérioration de la vignette de contrôle, le titulaire du véhicule doit demander à l'organisme qui a appliqué l'original d'apposer un duplicata.

**Art. 16.** Un article 23undecies, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 23undecies. Les montants des redevances, en ce comprise la taxe sur la valeur ajoutée, à percevoir par les organismes d'inspection automobile agréés sont fixés comme suit :

1° contrôle complet suivant l'annexe 15, hormis les points 1.1.17, 1.6, 7.9, 7.10 et 8.2 et le test freinage des véhicules en charge :

a) d'une voiture, voiture mixte, minibus ou corbillard : 980 francs;

b) d'un autobus ou autocar : 1.750 francs;

c) d'une camionnette ou d'un véhicule de camping dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg : 1.100 francs;

d) d'un camion, d'un tracteur ou d'un véhicule de camping dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg : 1.750 francs;

e) d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg : 980 francs;

f) d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg : 1.450 francs;

2° contrôle partiel d'un véhicule :

a) suite à la demande d'un agent qualifié : 350 francs;

b) suite à une visite ou revisite administrative : 230 francs;

c) suite à une revisite technique : 350 francs;

3° keuring van de overeenstemming met de in het proces-verbaal van goedkeuring of het Europees gelijkvormigheidsbewijs opgenomen gegevens tijdens een eerste periodieke keuring van een voertuig waarvan de maximale toegelaten massa :

- a) de 3.500 kg niet overtreft : 120 frank;
- b) hoger is dan 3.500 kg : 350 frank;

4° toeslag voor een laattijdige volledige keuring van een voertuig : 200 frank;

5° wegen van een voertuig : 460 frank;

6° opstellen, valideren en afleveren van een aanvraag om inschrijving : 120 frank;

7° opstellen en afleveren van een uittreksel uit het goedkeuringsverslag : 230 frank;

8° keuring van de inrichting tegen opspattend water : 180 frank;

9° gelijkvormigheidskeuring :

a) keuring om de gelijkvormigheid van een voertuig vast te stellen en desgevallend afgifte van een als gelijkvormigheidsattest geldend bewijs, zonder opmeten van de remorganen : 2.420 frank;

b) keuring om de gelijkvormigheid van een voertuig vast te stellen en desgevallend afgifte van een als gelijkvormigheidsattest geldend bewijs, met opmeten van de remorganen : 3.220 frank;

c) validering of aflevering van een identificatieplaatje : 230 frank;

10° opstellen en afleveren van een verslag voor autocars met het oog op het bekomen van de Duitse "Tempo-100" machtiging : 800 frank;

11° opstellen en afleveren op vrijwillige basis van een attest ter bevestiging van de keuring betreffende een "groener en veiliger" voertuig volgens bijlage 15, inzonderheid de punten 1.1.17, 1.6, en 8.2. alsook de keuring van de minimale profieldiepte van 2 mm van de banden : 350 frank;

12° afgifte van een duplicaat van elk origineel document dat werd afgeleverd : 350 frank;

13° keuring van de lichtdoorlatendheid van de ruiten : 120 frank;

14° "milieukeuring" volgens bijlage 15, punt 8.2 :

a) personenwagens, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerauto's met een motor met compressieontsteking : 350 frank;

b) bedrijfsvoertuigen met een motor met compressieontsteking : 450 frank;

c) voertuigen met een motor met elektrische ontsteking : 120 frank;

15° keuring van de snelheidsbegrenzer en/of tachograaf en van de installatie volgens bijlage 15 punten 7.9 en 7.10 :

a) met snelheidssimulator :

1) voertuigen uitgerust met snelheidsbegrenzer en tachograaf : 920 frank;

2) voertuigen die enkel moeten uitgerust worden met een snelheidsbegrenzer en waarvan de sturing verzekerd wordt door een tachograafsignaal : 920 frank;

3) voertuigen die enkel moeten uitgerust worden met een snelheidsbegrenzer en waarvan de sturing verzekerd wordt door een ander dan een tachograafsignaal : 460 frank;

4) voertuigen enkel uitgerust met een tacho-graaf : 460 frank;

b) visuele keuring zonder snelheidssimulator : 460 frank;

16° keuring met het daartoe voorziene toestel van :

a) remmen :

- zonder simulatie van lading : 200 frank;

- met simulatie van lading :

- voertuig met 2 assen : 1000 frank;

- per bijkomende as ten opzichte van een voertuig met 2 assen : 200 frank;

b) ophanging : 200 frank;

c) verlichting : 200 frank;

17° keuring van de L.P.G.-installatie :

a) volledige keuring : 520 frank;

b) herkeuring : 350 frank;

c) vereenvoudigde keuring : 180 frank;

3° contrôle de la conformité d'un véhicule avec les données figurant au procès-verbal d'agrément ou au certificat de conformité européen lors d'une première visite périodique d'un véhicule dont la masse maximale autorisée :

a) ne dépasse pas 3.500 kg : 120 francs;

b) est supérieure à 3.500 kg : 350 francs;

4° majoration pour contrôle complet tardif d'un véhicule : 200 francs;

5° pesée d'un véhicule : 460 francs;

6° rédaction, validation et délivrance d'une demande d'immatriculation : 120 francs;

7° rédaction et délivrance d'un extrait du rapport d'agrément : 230 francs;

8° contrôle d'un dispositif de retenue d'eau : 180 francs;

9° contrôle de la conformité :

a) contrôle pour vérifier la conformité d'un véhicule et le cas échéant délivrance de l'attestation valant comme certificat de conformité, sans mesures des organes de freinage : 2.420 francs;

b) contrôle pour vérifier la conformité d'un véhicule et le cas échéant délivrance de l'attestation valant comme certificat de conformité, avec mesures des organes de freinage : 3.220 francs;

c) validation ou délivrance d'une plaquette d'identification : 230 francs;

10° rédaction et délivrance d'un rapport pour autocars en vue de l'obtention de l'autorisation allemande "Tempo-100" : 800 francs;

11° rédaction et délivrance, à titre volontaire, d'une attestation pour confirmer le contrôle relatif à un véhicule "plus vert et plus sûr" suivant les points 1.1.17, 1.6 et 8.2. visés à l'annexe 15, ainsi que le contrôle de la profondeur minimale de 2 mm des sculptures des pneumatiques : 350 francs;

12° délivrance d'un duplicata de tout document original qui a été délivré : 350 francs;

13° contrôle de la transparence lumineuse des vitrages : 120 francs;

14° "contrôle environnement" suivant l'annexe 15, point 8.2 :

a) voitures, voitures mixtes, minibuses et véhicules de camping équipés d'un moteur à allumage par compression : 350 francs;

b) véhicules utilitaires équipés d'un moteur à allumage par compression : 450 francs;

c) véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé : 120 francs;

15° contrôle du limiteur de vitesse et/ou du tachygraphe et de son installation suivant l'annexe 15, points 7.9 et 7.10 :

a) avec simulateur de vitesse :

1) véhicules devant être équipés d'un limiteur de vitesse et d'un tachygraphe : 920 francs;

2) véhicules devant être uniquement équipés d'un limiteur de vitesse dont le contrôle est assuré par un signal de tachygraphe : 920 francs;

3) véhicules devant être équipés uniquement d'un limiteur de vitesse dont le contrôle est assuré par un signal autre qu'un signal de tachygraphe : 460 francs;

4) véhicules équipés d'un tachygraphe uniquement : 460 francs;

b) contrôle visuel sans simulateur de vitesse : 460 francs;

16° contrôle au moyen de l'appareil prévu à cet effet pour :

a) freinage :

- sans simulation de charge : 200 francs;

- avec simulation de charge :

- véhicule à 2 essieux : 1000 francs;

- par essieu supplémentaire par rapport au véhicule à 2 essieux : 200 francs;

b) suspension : 200 francs;

éclairage : 200 francs;

17° contrôle de l'installation L.P.G. :

a) contrôle complet : 520 francs;

b) revisite : 350 francs;

c) contrôle simplifié : 180 francs;

18° keuring van de N.G.V.-installatie :

- a) volledige keuring : 520 frank;
- b) herkeuring : 350 frank;
- c) vereenvoudigde keuring : 180 frank;

19° A.D.R.-keuring :

- a) volledige keuring : 1.380 frank;
- b) herkeuring : 350 frank;

c) verlenging van de geldigheidsduur of aflevering van het goedkeuringsdocument : 350 frank;

20° keuring inzake kwaliteitsnormen, waaraan de voertuigen gebruikt voor ongeregeld bezoldigd vervoer van personen moeten voldoen :

- a) keuring per configuratie : 980 frank;
  - b) toeslag voor een eerste keuring : 980 frank;
  - c) toeslag voor een laattijdige aanbieding : 200 frank;
- 21° keuring van een voertuig na ongeval : 4000 frank;

22° keuring volgens bijlage 15 van de punten 1.1.17 en 1.6 : 750 frank;

23° kleven van een vignet voor de verlenging van de geldigheid van een handelaars- of proefrittenplaat : 100 frank;

24° kleven van een keuringsvignet voor het bevestigen van de geldigheid van de keuring : 150 frank. »

**Art. 17.** Artikel 24 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. § 1. Geen enkel volgens dit besluit aan de autokeuring onderworpen voertuig mag zich op de openbare weg bevinden, tenzij het voorzien is van een geldig keuringsbewijs, het overeenkomstig keuringsvignet en een met zijn gebruik overeenstemmend identificatieverslag of technische fiche, voor zover deze documenten vereist zijn.

Dit verbod geldt niet voor voertuigen die zich op de openbare weg bevinden om :

1° leeg en langs de kortste weg de verplaatsing te doen :

a) tussen het station voor autokeuring en de woonplaats of exploitatiezetel van de titularis van het voertuig of de exploitatiezetel van de hersteller en omgekeerd;

b) tussen de woonplaats of de exploitatiezetel van de titularis van het voertuig en de exploitatiezetel van de hersteller en omgekeerd;

2° langs de kortste weg de verplaatsing te doen van de grenspost van binnenkomen in België tot de woonplaats of de exploitatiezetel van de titularis van het voertuig of het station voor autokeuring.

§ 2. Voor zover het voertuig ervan moet voorzien zijn, moeten het identificatieverslag en het keuringsbewijs vertoond worden op elk verzoek van een bevoegde persoon. Deze laatste trekt het keuringsbewijs in, bij vaststelling van een tekortkoming die een ernstig gevaar zou kunnen opleveren.

§ 3. De documenten die bij het voertuig horen te zijn, bevinden zich in het voertuig, wanneer dit in het verkeer gebruikt wordt.

**Art. 18.** In artikel 25 van hetzelfde besluit, worden de woorden "artikel 23, § 2, 1, e" vervangen door de woorden "artikel 23sexies, § 1, 2°, d. » .

**Art. 19.** Artikel 26 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 26. Geen voertuig mag op de openbare weg gebruikt worden indien het inzake onderhoud en werking in een staat verkeert waarbij de verkeersveiligheid in het gedrang komt of wanneer het niet voldoet aan de bepalingen van dit besluit, en dit, ongeacht de keuringen uitgevoerd door de erkende instellingen. »

**Art. 20.** In artikel 32bis van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° het punt 1.2. wordt vervangen door volgende bepaling :  
« 1.2. Afmetingen

18° contrôle de l'installation N.G.V. :

- a) contrôle complet : 520 francs;
- b) revisite : 350 francs;
- c) contrôle simplifié : 180 francs;

19° contrôle A.D.R. :

- a) contrôle complet : 1.380 francs;
- b) revisite : 350 francs;

c) prolongation de la durée de validité ou la délivrance du document d'agrément : 350 francs;

20° contrôle des normes de qualité auxquelles doivent répondre les véhicules affectés aux services occasionnels de transports rémunérés de personnes :

- a) contrôle par configuration : 980 francs;
  - b) supplément pour premier contrôle : 980 francs;
  - c) supplément pour présentation tardive : 200 francs;
- 21° contrôle d'un véhicule accidenté : 4000 francs;

22° contrôle suivant l'annexe 15 des points 1.1.17 et 1.6. : 750 francs;

23° pose d'une vignette pour la prolongation de la validité d'une plaque marchand ou d'essai : 100 francs;

24° pose d'une vignette de contrôle pour la confirmation de la validité du contrôle : 150 francs. »

**Art. 17.** L'article 24 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 24. § 1<sup>er</sup>. Aucun véhicule soumis au contrôle technique en vertu du présent arrêté ne peut se trouver sur la voie publique s'il n'est pourvu d'un certificat de visite accompagné d'une vignette de contrôle en cours de validité et d'un rapport d'identification ou fiche technique correspondant à son utilisation, pour autant que ces documents soient requis.

Cette interdiction n'est pas d'application pour les véhicules se trouvant sur la voie publique pour :

1° effectuer le déplacement, à vide, par le chemin le plus direct :

a) entre la station de contrôle technique et la résidence ou le siège d'exploitation du titulaire du véhicule ou le siège d'exploitation du réparateur et vice versa;

b) entre le lieu de résidence ou le siège d'exploitation du titulaire du véhicule et le siège d'exploitation du réparateur et vice versa;

2° effectuer le déplacement, par le chemin le plus direct, du poste frontière d'entrée en Belgique à la résidence ou au siège d'exploitation du titulaire du véhicule ou à la station de contrôle technique.

§ 2. Pour autant que le véhicule doive en être pourvu, le rapport d'identification et le certificat de visite doivent être présentés à toute réquisition d'un agent qualifié. Ce dernier doit retirer le certificat de visite lors de la constatation d'un manquement qui pourrait présenter un danger grave.

§ 3. Les documents dont le véhicule doit être muni se trouvent dans le véhicule, quand celui-ci est utilisé dans la circulation.

**Art. 18.** Dans l'article 25 du même arrêté, les mots "article 23, § 2, 1, e" sont remplacés par les mots "article 23sexies, § 1<sup>er</sup>, 2°, d. »

**Art. 19.** L'article 26 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 26. Aucun véhicule ne peut être utilisé sur la voie publique s'il n'est, en ce qui concerne son entretien et son fonctionnement, dans un état qui ne met pas en danger la sécurité routière ou s'il ne répond pas aux dispositions du présent arrêté, et ce indépendamment des contrôles effectués par les organismes agréés. »

**Art. 20.** L'article 32bis du même arrêté est modifié comme suit :

- 1° le point 1.2. est remplacé par les dispositions suivantes :  
« 1.2. Dimensions

1.2.1. De afmetingen van een voertuig of combinatie van voertuigen, de voertuigen uitgerust met afneembaar(bare) koetswerk(en) inbegrepen, worden gemeten met alle uitstekende delen inbegrepen. De lengte van de dissel van de aanhangwagen is begrepen in de lengte van de aanhangwagen.

1.2.2. Voor het meten van de afmetingen worden volgende onderdelen niet in aanmerking genomen :

1.2.2.1. Voor het meten van de breedte :

- de voorzieningen voor douaneverzegelingen en de afscherming daarvan;

- de voorzieningen voor de bevestiging van het dekzeil en de afscherming daarvan;

- de verklikkerinrichtingen voor lekke banden;

- de uitstekende flexibele delen van een opspatafscherming;

- de verlichtingsuitrusting;

- voor voertuigen van categorie M2 of M3, oprijplaten in bedrijfsklare toestand, de hefplatforms en soortgelijke uitrustingen in bedrijfsklare toestand, mits zij minder dan 10 mm buiten de zijkant van het voertuig uitsteken en de hoeken van de naar voren of naar achteren gerichte oprijplaten zijn afgerond tot een straal van niet minder dan 5 mm; de randen moeten afgerond zijn tot een straal van ten minste 2,5 mm;

- de achteruitkijkspiegels;

- de bandspanningsmeters;

- de opklapbare treden;

- het bolle gedeelte van de zijkant van de banden, net boven het contactpunt met de grond.

1.2.2.2. Voor het meten van de lengte :

- de wis- en sproeiinrichtingen;

- de nummerplaten voor en achter;

- de voorzieningen voor douaneverzegelingen en de afscherming daarvan;

- de voorzieningen voor de bevestiging van het dekzeil en de afscherming daarvan;

- de verlichtingsuitrusting;

- de achteruitkijkspiegels;

- de voorzieningen voor het waarnemen van de ruimte achter het voertuig;

- de luchtinlaatpijpen;

- de langsaanslagen voor afneembare carrosserieën;

- de voetsteunen;

- de stootrubbers;

- de hefplatforms, de oprijplaten en soortgelijke uitrusting in bedrijfsklare toestand ten hoogste 200 mm uitstekend, mits het laadvermogen van het voertuig niet wordt verhoogd;

- de koppelinrichtingen voor motorvoertuigen.

1.2.2.3. Voor het meten van de hoogte :

- de antennes;

- de stroomafnemers in uitgeschoven stand.

Bij voertuigen met een ashefinrichting wordt rekening gehouden met het effect van die inrichting.

1.2.3. Bij voertuigen in dienst gesteld vóór 17 september 1997 worden daarenboven, en dit tot 31 december 2006, volgende onderdelen niet in aanmerking genomen :

1.2.3.1. voor het meten van de breedte :

a) de slijkweerders en spatschermen in soepel materiaal met een maximum overschrijding van 5 cm aan elke zijde;

b) de scharnieren en de sluitingsinrichtingen van de deuren met een maximum overschrijding van 2,5 cm aan elke zijde;

c) de inrichtingen voor het oprollen van de dekzeilen met een maximum overschrijding van 2,5 cm aan elke zijde.

1.2.3.2. voor het meten van de lengte :

a) de beschermingsvoorzieningen voor en achter, hun bevestigingen inbegrepen;

b) de achterste aërodynamische windgeleiders;

1.2.1. Les dimensions d'un véhicule ou d'une combinaison de véhicules, y compris les véhicules munis de caisse(s) mobile(s), sont mesurées toutes saillies comprises. La longueur du timon des remorques fait partie de la longueur de la remorque.

1.2.2. Pour la mesure des dimensions les éléments suivants ne sont pas pris en considération :

1.2.2.1. Pour la mesure de la largeur :

- les sceaux de la douane et dispositifs pour les protéger;

- les dispositifs pour fixer la bâche ainsi que leur protection;

- les indicateurs de crevaison des pneus;

- les éléments flexibles saillants d'un système anti-projections;

- les dispositifs d'éclairage;

- pour les véhicules des catégories M2 et M3, les rampes d'accès en ordre de marche, les plates-formes élévatrices et les équipements similaires en ordre de marche à condition qu'ils ne dépassent pas de plus de 10 mm. le côté du véhicule et que les angles des rampes orientées vers l'avant ou vers l'arrière soient arrondis selon un rayon de courbure d'au moins 5mm.; les bords doivent être arrondis selon un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm;

- les rétroviseurs,

- les indicateurs de pression pour pneumatiques;

- les marches relevables;

- l'inflexion du flanc du pneumatique immédiatement au-dessus du point de contact avec le sol.

1.2.2.2. Pour la mesure de la longueur :

- les dispositifs d'essuie-glaces et de lave-glaces;

- les marques d'immatriculation avant et arrière;

- les sceaux de la douane et dispositifs pour les protéger;

- les dispositifs pour fixer la bâche ainsi que leur protection;

- les dispositifs d'éclairage;

- les rétroviseurs;

- les dispositifs de surveillance de l'espace arrière;

- les tuyaux d'entrée d'air;

- les butoirs pour éléments de carrosserie démontables;

- les marches d'accès;

- les protections en caoutchouc;

- les plates-formes élévatrices, les rampes d'accès et l'équipement similaire en ordre de marche, ne dépassant pas de plus de 200 mm, à condition que la charge du véhicule ne soit pas accrue;

- les dispositifs d'attelage pour véhicules à moteur.

1.2.2.3. Pour la mesure de la hauteur :

- les antennes;

- les pantographes en position relevée.

Dans le cas de véhicules équipés d'un élévateur d'essieu, l'effet de celui-ci doit être pris en compte.

1.2.3. Pour les véhicules mis en service avant le 17 septembre 1997, les éléments suivants ne sont en outre pas pris en considération, et ceci jusqu'au 31 décembre 2006 :

1.2.3.1. pour la mesure de la largeur :

a) les garde-boue et les bavettes en matière souple avec un dépassement maximum de 5 cm de chaque côté;

b) les charnières et dispositifs de fermeture des portes avec un dépassement maximum de 2,5 cm de chaque côté;

les dispositifs d'enroulement des bâches avec un dépassement maximum de 2,5 cm de chaque côté.

1.2.3.2. pour la mesure de la longueur :

a) les dispositifs de protection avant et arrière, y compris les supports;

b) les déflecteurs aërodynamiques arrière;

- c) de scharnieren en de sluitingsinrichtingen van de deuren;
- d) de inrichtingen voor het oprollen van de dekzeilen;

e) de hefinrichtingen voor de achterste hefplatforms. De lengte van deze inrichtingen mag echter 2 % van de maximale lengte van het voertuig niet overschrijden, met uitzondering van de achterste beschermingsvoorzieningen van voertuigen gebruikt voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, waarbij de toegestane afwijking van 2 % op 3 % gebracht wordt.

#### 1.2.4. Toleranties :

1.2.4.1. bij het keuren van voertuigen bedoeld onder 1.2.3., wordt een meettolerantie ten opzichte van de maximale waarde toegestaan van :

- a) hoogte : 1 %;
- b) breedte : 2 %;
- c) lengte : 1 %.

De toegestane tolerantie op de breedte is niet van toepassing op de voertuigen bedoeld in punt 3.1.1., tweede zin.

Voor de voertuigen in dienst gesteld vanaf 17 september 1997 wordt er enkel een tolerantie van 1% toegestaan op de hoogte.

1.2.4.2. Geen enkele tolerantie is toegestaan bij voertuigen van de klasse I.

1.2.5. Het nazicht van de afmetingen heeft plaats met het voertuig in rijklare toestand zonder lading.

Voor de combinaties van voertuigen moet de meting van de lengte geschieden met de twee voertuigen opgesteld in rechte lijn.

2° in punt 1.4.1.1. wordt op het einde de volgende alinea toegevoegd :

« Bij motorvoertuigen met vier assen waarvan twee gestuurde voorassen mag de maximale toegelaten massa in ton niet hoger zijn dan vijf maal het maatgetal van de afstand in meter tussen de voorste en de achterste as van het voertuig. »

3° in punt 2.1.1. worden de woorden "2,5 m" vervangen door de woorden "2,55 m";

4° het punt 3.1. wordt vervangen door volgende bepalingen :

#### 3.1. Afmetingen

3.1.1. De maximale breedte is vastgesteld op 2,55 m.

Deze maximumbreedte is echter vastgesteld op 2,60 m voor voertuigen waarvan de vaste of mobiele bovenbouw speciaal is ingericht voor het vervoer van goederen bij een geleide temperatuur en waarvan elk van de zijwanden, met inbegrip van de isolatie, ten minste 45 mm dik is.

3.1.2. De maximale hoogte is vastgesteld op 4 m.

3.1.3. De maximale lengte is vastgesteld als volgt :

3.1.3.1. voor de motorvoertuigen : 12 m.

3.1.3.2. voor de aanhangwagens, met uitsluiting van de opleggers : 12 m.

3.1.3.3. voor de opleggers :

a) de horizontale afstand tussen het middelpunt van de koppelpen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger : 2,04 m;

b) de afstand tussen het middelpunt van de koppelpen en de achterkant van de oplegger bij voertuigen in dienst gesteld vanaf 1 januari 1991 : 12 m.

3.1.3.4. voor de geleide voertuigen (trekker en oplegger) : 15,50 m.

Indien de oplegger beantwoordt aan de bepalingen van punt 3.1.3.3. van dit artikel, wordt de maximale lengte op 16,50 m. gebracht.

3.1.3.5. voor slepen (vrachtwagen en aanhangwagen) : 18,75 m indien de sleep voldoet aan de volgende voorwaarden :

a) de parallel met de lengtes van de sleep gemeten maximale afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen van de combinatie, verminderd met de afstand tussen de achterkant van het motorvoertuig en de voorkant van de aanhangwagen mag niet meer bedragen dan 15,65 m;

b) de parallel met de lengtes van de sleep gemeten maximale afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen van de combinatie mag niet meer bedragen dan 16,40 m.

c) les charnières et dispositifs de fermeture des portes;

d) les dispositifs d'enroulement des bâches;

e) les dispositifs de levage pour les plateaux de levage arrière. La longueur de ces dispositifs ne peut pas dépasser 2 % de la longueur maximale du véhicule, à l'exception des dispositifs de protection arrière des véhicules affectés au transport international des marchandises dangereuses par route, pour lesquels la tolérance de 2 % est portée à 3 %.

#### 1.2.4. Tolérances :

1.2.4.1. lors des vérifications des véhicules visés au point 1.2.3., une tolérance de mesure peut être appliquée par rapport à la valeur maximale dans les limites suivantes :

- a) hauteur : 1 %;
- b) largeur : 2 %;
- c) longueur : 1 %.

La tolérance sur la largeur n'est pas d'application pour les véhicules visés au point 3.1.1., deuxième phrase.

Pour les véhicules mis en service à partir du 17 septembre 1997, seulement une tolérance de 1% peut être appliquée sur la hauteur.

1.2.4.2. Aucune tolérance n'est admise pour les véhicules de la classe I.

1.2.5. La vérification des dimensions se fait le véhicule étant à vide et en ordre de marche.

Pour les combinaisons de véhicules, la mesure de la longueur doit se faire les deux véhicules étant en ligne droite. »

2° le point 1.4.1.1. est complété par un second alinéa rédigé comme suit :

« Pour les véhicules à moteur à quatre essieux dont deux essieux avant directionnels, la masse maximale autorisée en tonnes ne peut être supérieure au chiffre obtenu en multipliant par cinq la valeur de la distance exprimée en mètre et mesurée entre les axes des essieux extrêmes du véhicule. »

3° au point 2.1.1. les mots "2,5 m" sont remplacés par les mots "2,55 m";

4° le point 3.1. est remplacé par les dispositions suivantes :

#### 3.1. Dimensions

3.1.1. La largeur maximale est fixée à 2,55 m.

Cette largeur maximale est fixée à 2,60 m pour les véhicules dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 mm.

3.1.2. La hauteur maximale est fixée à 4 m.

3.1.3. La longueur maximale est fixée à :

3.1.3.1. pour les véhicules à moteur : 12 m.

3.1.3.2. pour les remorques, à l'exclusion des semi-remorques : 12 m.

3.1.3.3. pour les semi-remorques :

a) la distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque : 2,04 m;

b) la distance entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque pour les véhicules mis en service à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1991 : 12 m.

3.1.3.4. pour les véhicules articulés (tracteur et semi-remorque) : 15,50 m.

Si la semi-remorque répond aux dispositions du point 3.1.3.3. de cet article, la longueur maximale est portée à 16,50 m.

3.1.3.5. pour les trains routiers (camion et remorque) : 18,75 m, si le train satisfait aux conditions suivantes :

a) la distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du 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 à moteur et l'avant de la remorque ne peut être supérieure à 15,65 m;

b) la distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du 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 ne peut être supérieure à 16,40 m.

Voor het meten van deze afstanden wordt geen rekening gehouden met volgende elementen :

- de laadruimte vóór het achterste punt van stuurcabine;
- de in punt 1.2.2.2. genoemde inrichtingen;
- uitstekende koelapparatuur en andere voorzieningen die zich vóór de laadruimte bevinden.

Indien de sleep niet aan deze voorwaarden voldoet, wordt de maximale lengte beperkt tot 18 m.

Deze voorwaarden zijn verplichtend voor de slepen waarvan het trekkend voertuig in dienst is gesteld vanaf 17 september 1997 en voor alle slepen vanaf 1 januari 2007. » .

**Art. 21.** In artikel 37, § 4, van hetzelfde besluit worden, tussen de woorden "(L.P.G.)" en "aangedreven" de woorden "of aardgas (N.G.V.)" ingevoegd.

**Art. 22.** Bijlagen 14 en 15, vastgesteld overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde tekst, worden toegevoegd aan 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.

**Art. 23.** In hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

« 1° de woorden "Bestuur van het Vervoer" worden vervangen overal door de woorden "Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur".

2° de woorden "Directie B1" worden overal vervangen door de woorden "Wegverkeer - Technische Directie. »

3° de woorden "Kantersteen 12, 1000 Brussel" worden overal vervangen door de woorden "Wetstraat 155, 1040 Brussel. »

4° in de Nederlandse tekst worden de woorden "schouwingsbewijs" en "technische controle" respectievelijk overal vervangen door de woorden "keuringsbewijs" en "autokeuring. » "

5° in artikel 78, § 2 a), worden de cijfers "000-2006010-50" vervangen door de cijfers "679-2006010-50". »

**Art. 24.** In artikel 46.1. 1° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, worden de cijfers "2,5" vervangen door de cijfers "2,55".

**Art. 25.** Artikel 7, tweede lid, van het koninklijk besluit van 13 juli 1977 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakt petroleumgas (L.P.G.) voor het aandrijven van auto's, gewijzigd bij het koninklijk van 12 december 1991, wordt opgeheven.

**Art. 26.** Artikel 8, lid 5 van het koninklijk besluit van 16 september 1991 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1991 en 1 december 1994, wordt opgeheven.

**Art. 27.** Dit besluit treedt in werking op 1 januari 1999, met uitzondering van artikel 23ter, § 2, 3°b) et 4°, van artikel 23undecies, 21° en de punten 1.2, 1.3, 1.4 en 1.6 van de bijlage 15 die in werking treden op 1 juli 1999.

**Art. 28.** Onze Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Vervoer en Onze Staatssecretaris voor Veiligheid zijn ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 december 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
L. VAN DEN BOSSCHE

De Minister van Vervoer,  
M. DAERDEN

De Staatssecretaris voor Veiligheid,  
J. PEETERS

Pour la mesure de ces distances, les composants suivant ne sont pas pris en considération :

- la surface de chargement précédant l'extrémité arrière de la cabine;
- les dispositifs mentionnés au point 1.2.2.2.;
- les éléments refroidissants saillants et autres dispositifs auxiliaires à l'avant de la surface de chargement.

Si le train ne répond pas à ces conditions, la longueur maximale est limitée à 18 m.

Ces conditions sont obligatoires pour les trains dont le véhicule tracteur a été mis en service à partir du 17 septembre 1997 et pour tous les trains à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007. » .

**Art. 21.** A l'article 37, § 4, du même arrêté, les mots "ou au gaz naturel (N.G.V.)" sont insérés entre les mots "(L.P.G.)" et "doivent".

**Art. 22.** Une annexe 14 et une annexe 15, établies conformément au texte annexé au présent arrêté, sont insérées à 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.

**Art. 23.** Dans le même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

« 1° les mots "Administration des Transports" sont partout remplacés par les mots "Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure. »

2° les mots "Direction B1" sont partout remplacés par les mots "Circulation Routière - Direction Technique"

3° les mots "Cantersteen 12, 1000 Bruxelles" sont partout remplacés par les mots "Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles. »

4° dans le texte néerlandais, les mots "schouwingsbewijs" et "technische controle" sont partout remplacés respectivement par les mots "keuringsbewijs" et "autokeuring. » "

5° à l'article 78, § 2, a), les chiffres "000-2006010-50" sont remplacés par les chiffres "679-2006010-50". »

**Art. 24.** A l'article 46.1. 1° de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, les chiffres "2,5" sont remplacés par les chiffres "2,55".

**Art. 25.** L'article 7, deuxième alinéa, de l'arrêté royal du 13 juillet 1977 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (L.P.G.) pour la propulsion des véhicules automobiles, modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1991, est abrogé.

**Art. 26.** L'article 8, alinéa 5 de l'arrêté royal du 16 septembre 1991, relatif au transport des marchandises dangereuses par la route, à l'exception des matières explosives et radioactives, modifié par les arrêtés royaux du 12 décembre 1991 et 1<sup>er</sup> décembre 1994 est abrogé.

**Art. 27.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1999, à l'exception de l'article 23ter, § 2, 3°b) et 4°, de l'article 23undecies, 21° et des points 1.2, 1.3, 1.4, et 1.6 de l'annexe 15 qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1999.

**Art. 28.** Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre des Transports et Notre Secrétaire d'Etat à la Sécurité sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 décembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,  
L. VAN DEN BOSSCHE

Le Ministre des Transports,  
M. DAERDEN

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,  
J. PEETERS

## Bijlage 14

Gelijkwaardigheid van sommige niet-luchtgeveerde ophangingen en luchtgeveerde ophangingen voor een aangedreven as of aangedreven assen.

Een veringsstelsel wordt erkend als gelijkwaardig aan luchtvering, indien het voldoet aan de hierna omschreven voorwaarden :

1. tijdens de vrije laagfrequente verticale uittrilling van de afgeveerde massa boven een aangedreven as of draaistel moeten de gemeten frequentie en de demping met de maximaal toegestane druk op de vering beantwoorden aan de in de punten 2 tot en met 5 omschreven grenzen;
2. iedere as moet zijn uitgerust met hydraulische dempers. Op tandem-asdraaistellen moeten de dempers zodanig zijn geplaatst dat de trilling van het draaistel tot een minimum wordt beperkt;
3. de gemiddelde dempingsgraad D moet groter zijn dan 20 % van de kritische demping voor de vering in normale toestand met operationele hydraulische dempers;
4. de dempingsgraad van de vering, wanneer alle hydraulische dempers verwijderd of buiten werking zijn, mag niet groter zijn dan 50 % van D;
5. de frequentie van de afgeveerde massa boven de aangedreven as of het draaistel mag in een vrije verticale ruimte niet groter zijn dan 2 Hz;

Voor een definitie van de frequentie en de demping van het veringsstelsel : zie punt A. En voor een omschrijving van de testprocedures voor het meten van de frequentie en de demping : zie punt B.

## A) Definitie van frequentie en demping

Voor deze definitie wordt een afgeveerde massa M (kg) boven een aangedreven as of asstel in aanmerking genomen. De as of het asstel heeft tussen het wegdek en de afgeveerde massa een totale verticale stijfheid van K newton/meter (N/m) en een totale dempingscoëfficiënt van C newton per meter per seconde (N/ms). De verticale verplaatsing (doorbuiging) van de afgeveerde massa is Z. De bewegingsvergelijking voor de vrije trilling van de afgeveerde massa is :

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

De trillingsfrequentie van de afgeveerde massa F (rad/sec) is :

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

De demping is kritisch wanneer  $C = C_0$  waarbij :

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

De dempingsgraad weergegeven als een breuk van de kritische demping is  $C / C_0$

Tijdens vrije uittrilling van de afgeveerde massa zal de verticale beweging van de massa een gedempte sinusoidale baan volgen (figuur 2). De frequentie kan worden geraamd door de tijd te meten voor zoveel trillingscycli als kunnen worden waargenomen. De demping kan worden geraamd door de hoogte te meten van de opeenvolgende pieken van de trilling in dezelfde richting. Indien de piekamplitudes van de eerste en tweede trillingscycli A1 en A2 zijn, is de dempingsgraad D :

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

waarbij « ln » de natuurlijke logaritme van de amplitudeverhouding is.

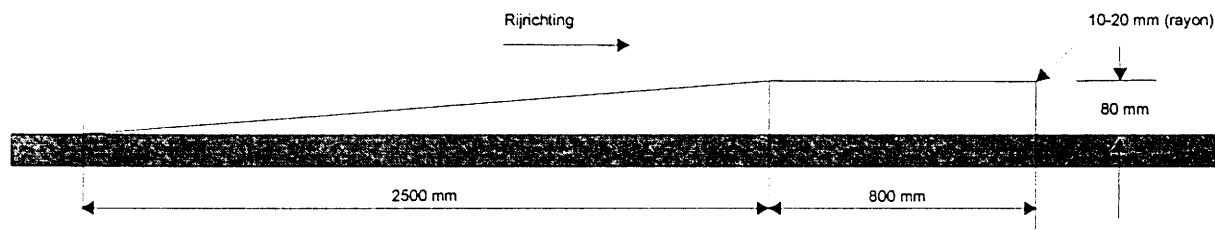
## B) Testprocedure

Voor de experimentele bepaling van de dempingsgraad D, de dempingsgraad wanneer de hydraulische dempers zijn verwijderd, en de frequentie F van de vering, moet het beladen voertuig :

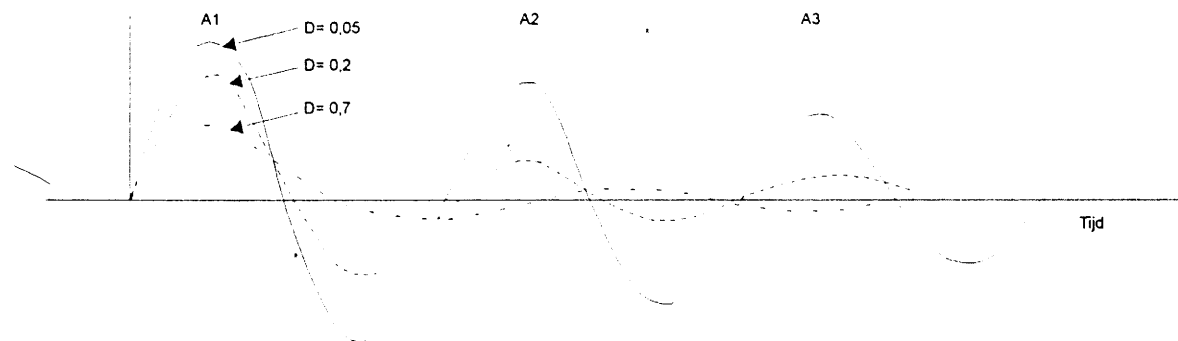
- a) hetzij bij lage snelheid (5 km/h  $\pm$  1 km/h) over een afstapje van 80 mm met het in figuur 1 aangegeven profiel worden gereden, waarbij de op frequentie en demping te analyseren uittrilling die is, welke optreedt nadat de wielen van de aangedreven as het afstapje zijn gepasseerd
- b) hetzij bij het chassis naar beneden worden getrokken, zodat de druk op de aangedreven as 1,5-maal zo groot als de maximale statistische waarde ervan is, waarbij de trek naar beneden plotseling wordt opgeheven en de daaropvolgende trilling wordt geanalyseerd
- c) hetzij bij het chassis naar omhoog worden getrokken, zodat de afgeveerde massa 80 mm boven de aangedreven as wordt geheven, waarbij de trek naar boven plotseling wordt opgeheven en de daaropvolgende trilling wordt geanalyseerd
- d) hetzij aan andere tests worden onderworpen, voor zover de fabrikant ten genoegen van de technische dienst heeft aangetoond dat die gelijkwaardig zijn.

Op het voertuig moet tussen de aangedreven as en het chassis, onmiddellijk boven de aangedreven as, een doorbuigingstransducer worden aangebracht. Door het meten van het tijdsinterval tussen de eerste en de tweede compressiepiek op de aan de hand daarvan verkregen lijn, kunnen de frequentie F en door het meten van de amplitudeverhouding op die lijn, de demping worden gevonden. Voor aangedreven tandemasstellen moeten de doorbuigingstransducers worden aangebracht tussen iedere aangedreven as en het zich onmiddellijk daarboven bevindende gedeelte van het chassis.

Figuur 1  
Afstapje voor veringstests



Figuur 2  
Een gedempte-sprongkarakteristiek



Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 15 december 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
L. VAN DEN BOSSCHE

De Minister van Vervoer,  
M. DAERDEN

De Staatssecretaris voor Veiligheid,  
J. PEETERS

Bijlage 15

A. Categorieën van voertuigen

De categorieën zijn gedefinieerd als hieronder, met als referentie de categorieën bepaald in artikel 1 § 1, van dit besluit.

Categorie 1 : voertuigen M2 en M3

Categorie 2 : voertuigen N2 en N3

Categorie 3 : voertuigen O2, O3 en O4

Categorie 4 : taxi's en ziekenwagens

Categorie 5 : voertuigen N1, met uitzondering van landbouwtractoren en landbouwmachines

Categorie 6 : voertuigen M1

B. Te controleren punten

1. Reminstallaties

De controle van de reminstallaties voor de voertuigen van categorie 1 tot 6 heeft betrekking op de volgende punten.

De tijdens de controle verkregen waarden moeten, voor zover dat mogelijk is, voldoen aan de technische normen van Richtlijn 71/320/EEG (1).

1.1. Mechanische toestand en werking

1.1.1. Draaipunten van het voetrempedaal :

- zit te strak
- heeft versleten lagering
- vertoont te veel slijtage/speling



- 1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal
  - de vrije slag is te groot of te klein
  - de remschakeling komt moeilijk terug in de rustpositie
  - het anti-sliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden
- 1.1.3. Vacuumpomp of compressor en reservoirs
  - de voor het efficiënt functioneren van de remmen benodigde lucht- en/of vacuumdruk komt te traag tot stand
  - er is te weinig lucht- en/of vacuumdruk voor het ten minste tweemaal aantrekken van de rem nadat het waarschuwingssignaal heeft gewerkt (of een meetinstrument gevaar signaleert)
  - er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken
- 1.1.4. Lage-drukverklikker of -manometer
  - de lage-drukindicator/manometer werkt slecht of is defect
- 1.1.5. Handremventiel
  - vertoont barsten of beschadiging, te grote slijtage
  - de regelklep werkt slecht
  - de bedieningsschakelaar is niet goed op de klepstang bevestigd of het afsluiterhuis zit los
  - de koppelingen zitten los of het systeem lekt
  - functioneert niet behoorlijk
- 1.1.6. Parkeerrem, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling
  - de vergrendeling blijft niet goed vastzitten
  - de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertonen te veel slijtage
  - te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling
- 1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen, enz.)
  - er is beschadiging, te grote lucht lekkage
  - het olie verlies uit de compressor is te groot
  - zitten los/zijn slecht gemonteerd
  - er is verlies van remvloeistof
- 1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagens
  - afsluitkranen of zelfsluitende kleppen defect
  - zitten los/zijn slecht gemonteerd
  - lekken
- 1.1.9. Energie- of drukreservoir
  - is beschadigd, gecorrodeerd, lekt
  - het ontwateringsventiel werkt niet
  - zit los/is slecht gemonteerd
- 1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)
  - de rembekrachtiging is defect of ineffectief
  - de hoofdcilinder is defect of lekt
  - de hoofdcilinder zit los
  - er is te weinig remvloeistof
  - de kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt
  - het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect
  - het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht
- 1.1.11. Niet-flexibele remleidingen
  - Er is gevaar voor defecten of breuken
  - Er zijn lekken in leidingen of koppelingen
  - Er is beschadiging of te veel corrosie
  - De leidingen zijn verkeerd gemonteerd
- 1.1.12. Remslangen
  - Er is gevaar voor defecten of scheuren
  - De remslangen zijn beschadigd, doorgeschuurd, te kort, getordeerd
  - De slangen of koppelingen vertonen lekken
  - De slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen
  - De slangen vertonen porositeit
- 1.1.13. Remvoeringen/remblokken
  - Vertonen te veel slijtage
  - Zijn vervuild (olie, vet, enz.)
- 1.1.14. Remtrommels, remschijven
  - Vertonen te veel slijtage, kerven, scheuren, zitten los of zijn gebroken
  - Zijn vuil (olie, vet, enz.)
  - De ankerplaat zit los
- 1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging
  - De kabels zijn beschadigd, geknikt
  - Er is te veel slijtage of corrosie
  - De bevestiging van de kabels of stangen zijn niet geborgd
  - De kabelgeleiding is defect

- De werking van het remsysteem wordt belemmerd
- Abnormale beweeglijkheid van de hendel/stangen/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage
- 1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders en hydraulische remcilinders inbegrepen)
  - Vertonen barsten of beschadiging
  - Lekken
  - Zitten los/zijn niet goed gemonteerd
  - Vertonen te veel corrosie
  - De slag van de zuiger of van het diafragmamechanisme is te groot
  - De stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging
- 1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar
  - De overbrenging is defect
  - Is niet juist afgesteld
  - Is geblokkeerd, werkt niet
  - Ontbreekt
- 1.1.18. Zelfafstellende remhefbomen (indien aanwezig)
  - Zijn geblokkeerd of vertonen abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling
  - Zijn defect
- 1.1.19. Retarder (indien gemonteerd of voorgeschreven)
  - De koppelstukken of bevestigingen zijn slecht
  - Is defect
- 1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem
  - 1.2.1. Remkracht (geleidelijk tot maximum opgevoerde kracht)
    - Onvoldoende remkracht op een of meerdere wielen
    - De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 75 % van de hoogste geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. In het geval van een remtest op de weg wijkt het voertuig te veel af van de rechte weg
    - De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering)
    - Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen
    - De remkracht vertoont te grote schommelingen doordat de remschijven vervormd of de remtrommels ovaal zijn
  - 1.2.2. Bedrijfszekerheid
    - Een rempercentage dat bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen, indien uitvoerbaar, minder bedraagt dan :
      - Minimumbedrijfszekerheid remsystemen
        - Categorie 1 : 50 % (2)
        - Categorie 2 : 43 % (3)
        - Categorie 3 : 40 % (4)
        - Categorie 4 : 50 %
        - Categorie 5 : 45 % (5)
        - Categorie 6 : 50 %
    - of
    - De remkracht is kleiner dan de referentiewaarden, indien deze door de fabrikant van het voertuig voor de as van het voertuig zijn opgegeven (6)
- 1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)
  - 1.3.1. Remkracht
    - Rem werkt aan één kant niet
    - De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 75 % van de hoogste geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as
    - De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering)
    - Het automatisch remsysteem voor de aanhanger werkt niet
  - 1.3.2. Bedrijfszekerheid
    - Voor alle categorieën voertuigen een rempercentage kleiner dan 50 % (7) van de in punt 1.2.2. beschreven remkracht van de bedrijfsrem bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen
- 1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem
  - 1.4.1. Remkracht
    - De rem werkt aan één kant niet
  - 1.4.2. Bedrijfszekerheid
    - Voor alle categorieën voertuigen een rempercentage kleiner dan 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, kleiner dan 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde

- 1.5. Remkracht van de retarder of motorrem
  - Niet regelbaar (retarder)
  - Er is een defect
- 1.6. Anti-blokkeersysteem
  - Het waarschuwingssignaal van het anti-blokkeersysteem is defect
  - Het systeem is defect
2. Stuurinrichting en stuurwiel
  - Voor voertuigen in de categorieën 1 en 2
  - 2.1. Mechanische toestand
  - 2.2. Stuurwiel
  - 2.3. Speling in de stuurinrichting
  - 2.4. Wiellagers
  - Voor voertuigen in de categorieën 4, 5 en 6
  - 2.5. Mechanische toestand
  - 2.6. Speling in de stuurinrichting
  - 2.7. Bevestiging van de stuurinrichting
  - 2.8. Wiellagers
3. Zicht
  - Voertuigen in de categorieën 1 tot 6
  - 3.1. Gezichtsveld
  - 3.2. Toestand van de ruiten
  - 3.3. Achteruitkijkspiegels
  - 3.4. Ruitewisser
  - 3.5. Ruitesproeier
4. Lichten, reflecterende inrichtingen en elektrische installaties
  - Voertuigen in de categorieën 1 tot 6
  - 4.1. Groot licht en dimlicht
    - 4.1.1. Toestand en werking
    - 4.1.2. Richting
    - 4.1.3. Schakelaars
    - 4.1.4. Zichtbaarheid
  - 4.2. Breedtelichten, achterlichten en markeringslichten
    - 4.2.1. Toestand en werking
    - 4.2.2. Kleur en zichtbaarheid
  - 4.3. Stoplichten
    - 4.3.1. Toestand en werking
    - 4.3.2. Kleur en zichtbaarheid
  - 4.4. Richtingaanwijzers
    - 4.4.1. Toestand en werking
    - 4.4.2. Kleur en zichtbaarheid
    - 4.4.3. Schakelaars
    - 4.4.4. Knippersnelheid
  - 4.5. Mistlichten voor en achter
    - 4.5.1. Plaatsing
    - 4.5.2. Toestand en werking
    - 4.5.3. Kleur en zichtbaarheid
  - 4.6. Achteruitrijlichten
    - 4.6.1. Toestand en werking
    - 4.6.2. Kleur en zichtbaarheid
  - 4.7. Achterkentekenplaatverlichting
  - 4.8. Retroreflectoren
    - Toestand en kleur
  - 4.9. Verklikkersignalen
  - 4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger
  - 4.11. Elektrische bedrading
5. Assen, wielen, banden, vering
  - Voertuigen in de categorieën 1 tot 6
  - 5.1. Assen
  - 5.2. Wielen en banden
  - 5.3. Vering (wielophanging)

## 6. Chassis en met het chassis verbonden delen

Voertuigen in de categorieën 1, 2 en 3

- 6.1. Chassis of frame en bevestigingen
  - 6.1.1. Algemene toestand
  - 6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers
  - 6.1.3. Tanks en brandstofleidingen
  - 6.1.4. Geometrische kenmerken en staat van de bescherming aan de achterzijde van bedrijfsvoertuigen
  - 6.1.5. Bevestiging van het reservewiel
  - 6.1.6. Koppelinrichting van trekkende voertuigen, aanhangwagens en opleggers
- 6.2. Cabine en koetswerk
  - 6.2.1. Algemene toestand
  - 6.2.2. Bevestiging
  - 6.2.3. Portieren en sloten
  - 6.2.4. Bodem
  - 6.2.5. Bestuurderszitplaats
  - 6.2.6. Treeplanken

Voertuigen in de categorieën 4, 5 en 6

- 6.3. Chassis of frame
  - 6.3.1. Algemene toestand
  - 6.3.2. Uitlaatpijpen en dempers
  - 6.3.3. Tanks en brandstofleidingen
  - 6.3.4. Bevestiging van het reservewiel
  - 6.3.5. Veiligheid van de koppelinrichting (indien aanwezig)
- 6.4. Koetswerk
  - 6.4.1. Toestand van de structuur
  - 6.4.2. Portieren en sloten

## 7. Diverse uitrustingen

Voertuigen in de categorieën 1 en 2

- 7.1. Veiligheidsgordels
- 7.2. Brandblusser
- 7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal
- 7.4. Gevarendriehoek
- 7.5. Verbandtrommel
- 7.6. Wielblokken
- 7.7. Claxon
- 7.8. Snelheidsmeter
- 7.9. Tachograaf (aanwezigheid en verzegeling)
  - controleer de geldigheid van de tachograafplaat indien deze is voorgeschreven krachtens Verordening (EEG) nr. 3821/85 (8)
  - controleer bij twijfel of de omtrek van de banden of de afmeting ervan overeenkomt met de gegevens op de tachograafplaat
  - waar mogelijk, controleer of de zegels van de tachograaf, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn
  - waar mogelijk, de juiste werking van de tachograaf nazien
- 7.10. Snelheidsbegrenzer
  - waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer is geïnstalleerd conform artikel 77 van onderhavig besluit
  - controleer de geldigheid van de snelheidsbegrenzerplaat
  - waar mogelijk, controleer of de zegels van de snelheidsbegrenzer, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn
  - waar mogelijk, de juiste werking van de snelheidsbegrenzer nazien
  - Voertuigen in de categorieën 4, 5 en 6
- 7.1. Bevestiging van de bestuurderszitplaats
- 7.2. Bevestiging van de accu
- 7.3. Claxon
- 7.4. Gevarendriehoek
- 7.5. Veiligheidsgordels
  - 7.5.1. Veiligheid van de bevestigingen
  - 7.5.2. Toestand van de gordels
  - 7.5.3. Werking

## 8. Overlastfactoren

Voertuigen in de categorieën 1, 2, 4, 5 en 6

## 8.1. Geluid

## 8.2. Uitlaatemissies

## 8.2.1. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking (benzine)

a) De uitlaatemissies worden niet geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde bvb. :

- 1) Visuele inspectie van het uitlaatsysteem, teneinde na te gaan of er geen lekken zijn
- 2) Visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, indien aanwezig, teneinde na te gaan of de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.

Na een redelijke termijn voor het conditioneren van de motor, rekening houdend met de aanbevelingen van de voertuigconstructeur, dient het koolmonoxyde (CO)-gehalte van de uitlaatgassen te worden gemeten bij stationair (onbelast) draaien van de motor.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen, mag niet groter zijn dan :

- voor voertuigen die voor de eerste keer ingeschreven of in het verkeer gebracht zijn voor 1 oktober 1986 : CO : 4,5 vol. %,
- voor voertuigen die vanaf 1 oktober 1986 voor de eerste keer ingeschreven of in het verkeer gebracht zijn : CO : 3,5 vol. %.

b) De uitlaatemissies worden geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde

- 1) Visuele inspectie van het uitlaatsysteem, teneinde na te gaan of er geen lekken zijn en of het systeem in al zijn onderdelen compleet is.
- 2) Visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, teneinde te verifiëren dat de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.
- 3) Vaststelling van de doeltreffendheid van het emissiebestrijdingssysteem door meting van de lambda-waarde en van het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4.
- 4) Emissies ter hoogte van de uitlaatpijp - grenswaarden
  - Meting bij stationair draaien :  
Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen mag de CO-grenswaarde van 0,5 vol. % niet overschrijden.
  - Meting bij opgevoerd toerental van ten minste 2 000 min<sup>-1</sup> met onbelaste motor :  
CO-gehalte : niet groter dan 0,3 vol. %  
Lambda :  $1 + 0,03$  of in overeenstemming met de specificaties van de constructeur

## 8.2.2. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met compressieontsteking (dieselmotor)

Meting van de opaciteit van de uitlaatgassen geschiedt door middel van de vrije acceleratieproef (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt). De opaciteit mag niet groter zijn dan :

- 2,5 m<sup>-1</sup> voor dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging
- 3,0 m<sup>-1</sup> voor dieselmotoren met drukvulling

Voertuigen die vóór 1 januari 1980 voor de eerste keer zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht behoeven aan deze voorwaarden niet te voldoen.

## 8.2.3. Controleapparatuur

Voor het controleren van de emissies van de voertuigen wordt gebruik gemaakt van apparatuur waarmee nauwkeurig kan worden nagegaan of aan de door de constructeur voorgeschreven of opgegeven grenswaarden wordt voldaan.

## 8.3. Radio-ontstoring

## 9. Aanvullende controles

Voertuigen in de categorie 1

- 9.1. Nooduitgang(en) (met inbegrip van hamers om ruiten in te slaan), borden met opschrift « nooduitgang »
- 9.2. Verwarming
- 9.3. Luchtcirculatie
- 9.4. Zitplaatsindeling
- 9.5. Binnenverlichting

## 10. Identificatie van het voertuig

Voertuigen in de categorieën 1 tot 6.

- 10.1. Kentekenplaat
- 10.2. Chassisnummer

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 15 december 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

L. VAN DEN BOSSCHE

De Minister van Vervoer,

M. DAERDEN

De Staatssecretaris voor Veiligheid,

J. PEETERS

---

 Nota's

(1) Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971, inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB nr. L 202 van 6.9.1971, blz. 37), Richtlijn laatst gewijzigd bij Richtlijn 91/422/EEG van de Commissie (PB nr. L 233 van 22.8.1991, blz. 21).

(2) 48 % voor voertuigen van categorie 1 die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.

(3) 45 % voor de voertuigen van de categorie 2 waarvan het nummer van het proces-verbaal van goedkeuring begint met het getal 88 of hoger

(4) 43 % voor de voertuigen van de categorie 3 waarvan het nummer van het proces-verbaal van goedkeuring begint met het getal 88 of hoger

(5) 50 % voor de voertuigen van de categorie 5 waarvan het nummer van het proces-verbaal van goedkeuring begint met het getal 88 of hoger

(6) De referentiewaarde voor de as is de remkracht (uitgedrukt in Newton) die moet uitgeoefend worden om de voorgeschreven minimum remkracht bij het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft, te verkrijgen.

(7) Voor voertuigen in de categorieën 2 en 5 wordt de minimale rem-efficiëntie van de noodrem (niet gedekt door de richtlijn 71/320/EEG zoals gewijzigd door de richtlijn 75/647/EEG van de Commissie) vastgelegd op 2,2 m/s<sup>5</sup>.

(8) Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB nr. L 370 van 31.12.1985, blz. 8). Verordening laatst gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2479/95 van de Commissie (PB nr. L256 van 26.10.1995, blz. 8).

---

 Annexe 14

Equivalence entre certaines suspensions non pneumatiques et les suspensions pneumatiques pour l'essieu moteur ou les essieux moteurs du véhicule.

Pour être reconnue équivalente à une suspension pneumatique, une suspension doit répondre aux critères suivants :

1. lorsque la masse suspendue sur un essieu moteur ou un essieu couplé subit de manière passagère une oscillation verticale libre de faible fréquence, la fréquence et l'amortissement, mesurés lorsque le dispositif de suspension supporte la charge maximale, doivent se situer dans les limites définies aux points 2 à 5;

2. chaque essieu doit être équipé d'amortisseurs hydrauliques. Sur les essieux tandems, les amortisseurs hydrauliques doivent être positionnés de façon à réduire à un minimum l'oscillation des essieux couplés;

3. le facteur d'amortissement moyen D doit être supérieur à 20 % de l'amortissement critique pour une suspension équipée d'amortisseurs hydrauliques en état de fonctionnement normal;

4. le niveau maximal d'amortissement de la suspension, après dépose ou neutralisation de tous les amortisseurs hydrauliques, ne doit pas dépasser 50 % du facteur d'amortissement moyen D;

5. la fréquence maximale de la masse suspendue sur l'essieu moteur ou l'essieu couplé lors d'une oscillation verticale libre et passagère ne doit pas dépasser 2 Hz.

La fréquence et l'amortissement de la suspension sont définis au point A. Les procédures d'essai pour le mesurage de la fréquence et de l'amortissement sont décrites au point B.

A) Définition de la fréquence et de l'amortissement

Dans cette définition, il est supposé une masse suspendue M (kg) sur un essieu moteur ou couplé. Celui-ci présente, entre le revêtement routier et la masse suspendue, une raideur verticale totale de K newtons/mètre (N/m) et un coefficient d'amortissement total de C newtons/mètre par seconde (N/ms). Z étant égal au déplacement vertical de la masse suspendue. L'équation de mouvement de l'oscillation libre de la masse suspendue est la suivante :

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

La fréquence de l'oscillation de la masse suspendue F (rad/sec) est :

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

L'amortissement est critique lorsque C = C<sub>0</sub>

où :

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Le facteur d'amortissement en tant que fraction de l'amortissement critique est de C/C<sub>0</sub>

Lors de l'oscillation libre et passagère de la masse suspendue, le mouvement vertical de la masse suivra une courbe sinusoïdale écrasée (figure 2). On peut évaluer la fréquence en mesurant le temps aussi longtemps que les cycles d'oscillation sont observables. On peut évaluer l'amortissement en mesurant la hauteur des pics d'oscillation successifs qui se produisent dans la même direction. En supposant que les amplitudes des pics des premier et second cycles d'oscillation soient  $A_1$  et  $A_2$ , le facteur d'amortissement  $D$  est :

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

« ln » étant le logarithme naturel du coefficient d'amplitude.

#### B) Procédure d'essai

Pour établir expérimentalement le facteur d'amortissement  $D$ , le facteur d'amortissement après dépose des amortisseurs hydrauliques et la fréquence  $F$  de la suspension, le véhicule chargé doit :

a) soit descendre à faible vitesse ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) une marche de 80 mm présentant le profil indiqué à la figure 1. L'oscillation passagère à analyser sur le plan de la fréquence et de l'amortissement se produit après que les roues de l'essieu moteur ont quitté la marche

b) soit être écrasé par le châssis de manière que la charge de l'essieu moteur atteigne une fois et demie sa valeur statique maximale. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante

c) soit être relevé par le châssis de manière que la masse suspendue s'élève à 80 mm de l'essieu moteur. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante

d) soit être soumis à d'autres procédures dans la mesure où leur équivalence aura été démontrée par le constructeur à la satisfaction du service technique.

Le véhicule doit être équipé d'un transducteur de déplacement vertical monté entre l'essieu moteur et le châssis, immédiatement au-dessus de l'essieu moteur. La lecture de la trace permet, d'une part, de mesurer le temps qui s'est écoulé entre les pics de la première et de la seconde compression afin d'obtenir la fréquence  $F$  et, d'autre part, de mesurer le coefficient d'amplitude afin d'obtenir l'amortissement. Pour les essieux moteurs doubles, il convient de monter des transducteurs entre chaque essieu moteur et le châssis se trouvant immédiatement au-dessus.

Figure 1  
Marche pour tests de suspension

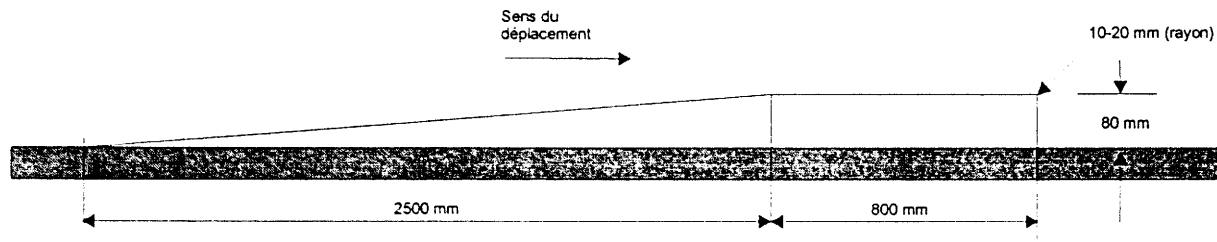
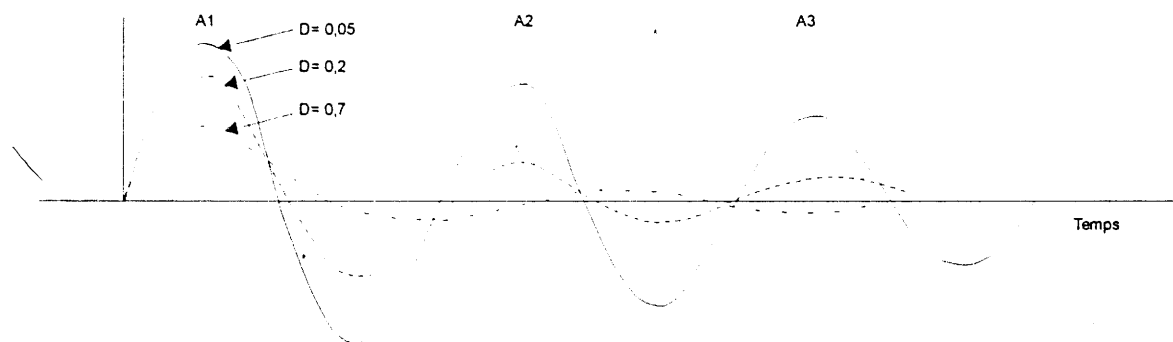


Figure 2  
Réponse d'amortissement transitoire



Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 décembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,  
L. VAN DEN BOSSCHE

Le Ministre des Transports,  
M. DAERDEN

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,  
J. PEETERS

## Annexe 15

## Points de contrôle

## A. Catégories de véhicules.

Les catégories sont définies ci-dessous en référence aux catégories fixées à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup> du présent arrêté.

Catégorie 1 : véhicules M2 et M3

Catégorie 2 : véhicules N2 et N3

Catégorie 3 : véhicules O2, O3 et O4

Catégorie 4 : taxis et ambulances

Catégorie 5 : véhicules N1, à l'exception des tracteurs et machines agricoles

Catégorie 6 : véhicules M1

## B. Points à contrôler

## 1. Dispositifs de freinage

Le contrôle des dispositifs de freinage du véhicule doit porter sur les points suivants, pour les véhicules des catégories 1 à 6.

Les valeurs obtenues lors du contrôle des dispositifs de freinage doivent correspondre, dans la mesure où cela est praticable, aux normes techniques fixées par la directive 71/320/CEE (1).

## 1.1. Etat mécanique et fonctionnement

## 1.1.1. Axes de came des freins, levier de freinage :

- difficultés à manoeuvrer
- déviation du logement
- usure fortement avancée, jeu

## 1.1.2. Etat et course de la pédale du dispositif de freinage

- course trop grande, réserve de course insuffisante
- dégagement du frein rendu difficile
- caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé

## 1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs

- temps de remplissage du compresseur trop long pour assurer un freinage efficace
- pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »)
- fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles

## 1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur

- fonctionnement défectueux du signal avertisseur ou du manomètre

## 1.1.5. Robinet de freinage à main

- fissuré ou endommagé, usure fortement avancée
- fonctionnement défectueux du robinet
- manque de fiabilité au niveau de l'actionnement de la tige ou de la valve
- absence d'étanchéité dans le système, connexions mal fixées
- mauvais fonctionnement

## 1.1.6. Frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage

- verrouillage insuffisant
- usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet
- course trop longue (réglage incorrect)

## 1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression, etc.)

- Endommagées, étanchéité insuffisante (fuites d'air)
- Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur
- Fixation ou support défectueux
- Pertes de liquide de frein

## 1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque

- Robinets d'isolement ou valve à fermeture automatique défectueux
- Fixation ou montage défectueux
- Etanchéité insuffisante

## 1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression

- Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité
- Purgeur inopérant
- Fixation inopérante ou incorrecte

## 1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)

- Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité
- Maître-cylindre défectueux ou non étanche
- Fixation insuffisante du maître-cylindre
- Quantité insuffisante du liquide des freins
- Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant
- Témoin liquide des freins allumé ou défectueux
- Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide



- 1.1.11. Conduites rigides des freins
  - Risque de défaillance ou de rupture
  - Manque d'étanchéité au niveau des conduites et des raccords
  - Endommagement ou corrosion excessive
  - Mauvais placement
- 1.1.12. Flexibles des freins
  - Risque de défaillance ou de rupture
  - Endommagement, points de friction, flexibles trop courts ou torsadés
  - Manque d'étanchéité au niveau des flexibles et des raccords
  - Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression
  - Porosité
- 1.1.13. Garniture de freins
  - Usure fortement avancée
  - Huile, graisse attaquant les garnitures
- 1.1.14. Tambours de freins, disques de freins
  - Usure fortement avancée, apparition de rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité
  - Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.
  - Plateau mal fixé.
- 1.1.15. Câbles de freins, timonerie
  - Câbles endommagés, flambage
  - Usure ou corrosion fortement avancée
  - Sécurité manquant au niveau des jonctions de câbles ou de tringles
  - Fixation des câbles insuffisante
  - Entrave du mouvement du système de freinage
  - Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive
- 1.1.16. Cylindre de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)
  - Fissurés ou endommagés
  - Manque d'étanchéité
  - Défauts au niveau du montage
  - Corrosion fortement avancée
  - Course excessive du cylindre
  - Absence de capuchon antipoussière, capuchon fortement endommagé
- 1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge
  - jonction défectueuse
  - Réglage incorrect
  - Mécanisme grippé, inopérant
  - Manquant
- 1.1.18. Leviers-cames à réglage automatique
  - Mécanisme grippé ou mouvement anormal suite à une usure excessive ou réglage incorrect
  - Fonctionnement défectueux
- 1.1.19. Ralentisseur (pour les véhicules équipés de ce dispositif)
  - Mauvais montage ou défaut de connexion
  - Fonctionnement défectueux
- 1.2. Performances et efficacité du frein de service
  - 1.2.1. Performances (augmentation progressive jusqu'à l'effort maximal)
    - Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues
    - Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 75 % de l'effort maximal de l'autre roue. Départ excessif du véhicule en cas de freinage-test réalisé sur route
    - Freinage non modérable (blocage)
    - Temps de réponse trop long sur l'une des roues
    - Fluctuation excessive de l'effort de freinage due à des disques déformés ou des tambours ovalisés
  - 1.2.2. Efficacité
    - Coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu (lorsque ce calcul est possible), inférieur à :  
Efficacité de freinage minimale  
Catégorie 1 : 50 % (2)  
Catégorie 2 : 43 % (3)  
Catégorie 3 : 40 % (4)  
Catégorie 4 : 50 %  
Catégorie 5 : 45 % (5)  
Catégorie 6 : 50 %
- ou
  - Coefficient de freinage inférieur aux normes de référence éventuellement fixées par le constructeur du véhicule pour l'essieu en question (6).

- 1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)
    - 1.3.1. Performances
      - Frein inopérant d'un côté
      - Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 75 % de l'effort maximal de l'autre roue
      - Freinage non modérable (blocage)
      - Système de freinage automatique de la remorque inopérant
    - 1.3.2. Efficacité
      - Pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 50 % (7) de la capacité du frein de service visée au point 1.2.2. par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques à la somme des charges autorisées par essieu
  - 1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement
    - 1.4.1. Performances
      - Frein inopérant d'un côté
    - 1.4.2. Efficacité
      - Pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteurs, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée.
  - 1.5. Performances du ralentisseur ou du frein sur échappement
    - Non modérable (ralentisseur)
    - Fonctionnement défectueux
  - 1.6. Système anti-blocage
    - Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur
    - Système défectueux.
2. Direction et volant  
Pour les véhicules des catégories 1 et 2
    - 2.1. Etat mécanique
    - 2.2. Volant de direction
    - 2.3. Jeu dans la directionPour les véhicules des catégories 4, 5 et 6
    - 2.5. Etat mécanique
    - 2.6. Jeu dans la direction
    - 2.7. Fixation du système de direction
    - 2.8. Roulements de roues
  3. Visibilité  
Véhicules des catégories 1, 2, 4, 5 et 6
    - 3.1. Champ de visibilité
    - 3.2. Etat des vitrages
    - 3.3. Rétroviseurs
    - 3.4. Essuie-glace
    - 3.5. Lave-glace
  4. Feux, dispositifs réfléchissants et équipement électrique  
Pour les véhicules des catégories 1 à 6
    - 4.1. Feux de route et feux de croisement
      - 4.1.1. Etat et fonctionnement
      - 4.1.2. Orientation
      - 4.1.3. Commutation
      - 4.1.4. Efficacité visuelle
    - 4.2. Feux de position et feux d'encombrement
      - 4.2.1. Etat et fonctionnement
      - 4.2.2. Couleur et efficacité visuelle
    - 4.3. Feux-stop
      - 4.3.1. Etat et fonctionnement
      - 4.3.2. Couleur et efficacité visuelle
    - 4.4. Feux indicateurs de direction

- 4.4.1. Etat et fonctionnement
  - 4.4.2. Couleur et efficacité visuelle
  - 4.4.3. Commutation
  - 4.4.4. Fréquence de clignotement
  - 4.5. Feux-brouillard avant et arrière
    - 4.5.1. Emplacement
    - 4.5.2. Etat et fonctionnement.
    - 4.5.3. Couleur et efficacité visuelle
  - 4.6. Feux de marche arrière
    - 4.6.1. Etat et fonctionnement
    - 4.6.2. Couleur et efficacité visuelle
  - 4.7. Eclairage de la plaque d'immatriculation arrière
  - 4.8. Catadioptres  
Etat et couleur
  - 4.9. Témoins
  - 4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque
  - 4.11. Câblage électrique.
5. Essieux, roues, pneus et suspension  
Pour les véhicules des catégories 1 à 6
- 5.1. Essieux
  - 5.2. Roues et pneus
  - 5.3. Suspension
6. Châssis et accessoires du châssis  
Pour les véhicules des catégories 1,2 et 3
- 6.1. Châssis ou cadre et accessoires
    - 6.1.1. Etat général
    - 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
    - 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant
    - 6.1.4. Caractéristiques géométriques et état du dispositif arrière de protection, poids lourds
    - 6.1.5. Support de la roue de secours
    - 6.1.6. Dispositif d'accouplement des véhicules tracteurs, des remorques et des semi- remorques
  - 6.2. Cabine et carrosserie
    - 6.2.1. Etat général
    - 6.2.2. Fixation
    - 6.2.3. Portières et serrures
    - 6.2.4. Plancher
    - 6.2.5. Siège du conducteur
    - 6.2.6. Marchepieds
- Pour les véhicules des catégories 4, 5 et 6
- 6.3. Châssis ou cadre et accessoires
    - 6.3.1. Etat général
    - 6.3.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
    - 6.3.3. Réservoirs et canalisations à carburant
    - 6.3.4. Support de la roue de secours
    - 6.3.5. Sécurité du dispositif d'accouplement (le cas échéant)
  - 6.4. Carrosserie
    - 6.4.1. Etat structurel
    - 6.4.2. Portières et serrures
7. Equipements divers  
Pour les véhicules des catégories 1 et 2
- 7.1. Ceintures de sécurité
  - 7.2. Extincteur
  - 7.3. Serrures et dispositif antivol
  - 7.4. Triangle de signalisation
  - 7.5. Trousse de secours
  - 7.6. Cale(s) pour roue(s)
  - 7.7. Avertisseur sonore

- 7.8. Indicateur de vitesse
- 7.9. Tachygraphe (présence et intégrité des sceaux)
- vérifier la validité de la plaque du tachygraphe, s'il est prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 (8)
  - contrôler, en cas de doute, si la circonférence nominale ou la dimension du pneu est conforme aux données indiquées sur le tachygraphe
  - si possible, vérifier que les sceaux du tachygraphe et, le cas échéant, tout autre moyen de protéger le tachygraphe contre toute manipulation frauduleuse sont intacts
  - si possible, vérifier le bon fonctionnement du tachygraphe
- 7.10. Limiteur de vitesse
- si possible, vérifier que le limiteur de vitesse est installé, conformément à l'article 77 du présent arrêté.
  - contrôler la validité de la plaque du limiteur de vitesse
  - si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, toute autre mesure de protection contre toute manipulation frauduleuse sont intacts
  - si possible, vérifier le bon fonctionnement du limiteur de vitesse

Pour les véhicules des catégories 4, 5 et 6

- 7.1. Fixation du siège du conducteur
- 7.2. Fixation de la batterie
- 7.3. Avertisseur sonore
- 7.4. Triangle de signalisation
- 7.5. Ceintures de sécurité
- 7.5.1. Sécurité de montage
- 7.5.2. Etat des ceintures
- 7.5.3. Fonctionnement

## 8. Nuisances

Pour les véhicules des catégories 1, 2, 4, 5 et 6

- 8.1. Bruit
- 8.2. Emissions d'échappement
- 8.2.1. Véhicules équipés de moteur à allumage commandé (essence)
- a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple :
- 1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites
  - 2) Le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.  
Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO) est mesurée, le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).  
La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder les valeurs suivantes :
    - pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> octobre 1986 : CO : 4,5 % vol;
    - pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> octobre 1986 : CO : 3,5 % vol.
- b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple :
- 1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes.
  - 2) Inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis
  - 3) Détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4
  - 4) Emissions à la sortie du tuyau d'échappement - valeurs limites
    - Mesures à effectuer moteur tournant au ralenti :  
la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder 0,5 % vol.
    - Mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2000 min. :  
Teneur en CO : maximum 0,3 % vol.  
Lambda :  $\lambda = 0,03$  ou selon les spécifications du constructeur

## 8.2.2. Véhicules équipés de moteur à allumage par compression (Diesel)

Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation). Le niveau de concentration ne doit pas dépasser les valeurs limites du coefficient d'absorption suivantes :

- Moteurs Diesel à aspiration naturelle : 2,5 m<sup>-1</sup>
- Moteurs Diesel turbocompressés : 3,0 m<sup>-1</sup>

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980

## 8.2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

## 8.3. Déparasitage radio

## 9. Contrôles supplémentaires

Pour les véhicules de la catégorie 1

- 9.1. Sortie(s) de secours (y compris les marteaux servant à briser les vitres), plaques indicatrices de la (ou des) sortie(s) de secours.
- 9.1. Chauffage
- 9.2. Aération
- 9.3. Aménagement des sièges
- 9.4. Eclairage intérieur

## 10. Identification du véhicule

Pour les véhicules des catégories 1 à 6.

## 10.1. Plaque d'immatriculation

## 10.2. Numéro de châssis

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 15 décembre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,  
L. VAN DEN BOSSCHE

Le Ministre des Transports,  
M. DAERDEN

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,  
J. PEETERS

---

Notes

(1) Directive 71/320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux dispositifs de freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques (JO N° L 202 du 6.9.1971, p. 37) Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/422/CEE de la Commission (JO N° L 233 du 22.8.1991, p. 21).

(2) 48 % pour les véhicules de la catégorie 1 dépourvus de systèmes ABS ou homologués avant le 1<sup>er</sup> octobre 1991.

(3) 45 % pour les véhicules de la catégorie 2 dont le certificat d'homologation porte le millésime 88 ou plus.

(4) 43 % pour les véhicules de la catégorie 3 dont le certificat d'homologation porte le millésime 88 ou plus.

(5) 50 % pour les véhicules de la catégorie 5 dont le certificat d'homologation porte le millésime 88 ou plus

(6) La norme de référence pour l'essieu est l'effort de freinage (mesuré en newtons) qui doit être exercé pour atteindre ce coefficient de freinage, compte tenu du poids du véhicule présent au contrôle.

(7) Pour les véhicules des catégories 2 et 5, l'efficacité minimale du frein de secours (non couverte par la directive 71/320/CEE, telle que modifiée par la directive 85/647/CEE de la Commission) est fixée à 2,2 m/s<sup>2</sup>

(8) Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO N° L 370 du 31.12.1985, p. 8). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2479/95 de la Commission (JO N° L256 du 16.10.1995, p. 3).