

Gezien langere en zwaardere slepen maximale massa's en/of langere afmetingen hebben dan voorzien voor de voertuigen van de klasse II, dient men erover te waken dat de responstijden van de remcircuits voldoen aan dit besluit inzake reminrichtingen, door de eventuele plaatsing van bijkomende tussenkleppen op de voertuigen. De harmonisering van het remsysteem van de sleep moet worden verzekerd.

Deze voertuigen moeten uitgerust zijn met een remsysteem dat voldoet aan de volgende voorwaarden :

1° de systemen Electronic Braking System 'EBS' en Electronic Stability Control 'ESC' of Rolling Stability System 'RSS' zijn aanwezig en vervullen nog hun functie. De calculator en de modulator van het EBS reageren onmiddellijk in functie van de ladingsgraad van de voertuigen;

2° alle asgroepen, gelegen tussen het trekkend voertuig en de laatste asgroep van de langere en zwaardere sleep, hebben een reactietijd die gelijk is aan deze van de laatste asgroep  $\pm 0,1s$ . De reactietijd van een asgroep is de gemiddelde waarde van de reactietijden van alle assen deel uitmakend van deze asgroep.

Deze eisen worden aangetoond door middel van een testrapport, afgeleverd door een erkende technische dienst.

De voertuigen moeten overigens over een remcircuit beschikken met remschijven of trommels en dienen uitgerust te zijn, op iedere as, met de technologie van de luchtgeveerde ophangingen en/of niet-luchtgeveerde ophangingen die aan de eisen van bijlage 14, artikel 1 van dit besluit beantwoorden."

**Art. 3.** In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt een artikel 17.3 ingevoegd, luidende als volgt:

"Art. 17.3. Bestuurders van langere en zwaardere slepen, die onder de voorwaarden bepaald door de overheden bevoegd voor de infrastructuur aan het verkeer deelnemen, mogen buiten autosnelwegen voertuigen die meer dan 50 km/u rijden niet inhalen."

**Art. 4.** In artikel 49.1, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 11 juni 2011 en 29 januari 2014 wordt het tweede lid aangevuld met een streepje, luidende:

"- het trekkend voertuig van een langere en zwaardere sleep, die onder de voorwaarden bepaald door de overheden bevoegd voor infrastructuur aan het verkeer deelneemt, mag twee aanhangwagens trekken."

**Art. 5.** Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 maart 2018.

**Art. 6.** De minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 18 maart 2018.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
Fr. BELLOT

Vu que les trains de véhicules plus longs et plus lourds ont des masses maximales et/ou des dimensions supérieures à celles prévues pour les véhicules de classe II, il y a lieu de s'assurer que les temps de réponse des circuits de freinage satisfont au présent arrêté en matière de freinage, par le placement éventuel de valves relais supplémentaires sur les véhicules. L'harmonisation du système de freinage du train de véhicules doit être assurée.

Ces véhicules doivent être équipés d'un système de freinage répondant aux conditions suivantes :

1° Les systèmes EBS (Electronic Braking System) et ESC (Electronic Stability Control) ou RSS (Rolling Stability System) sont présents et sont encore fonctionnels. Le calculateur et les modulateurs de l'EBS donnent une réponse immédiate en fonction de l'état de charge des véhicules ;

2° tous les groupes d'essieux, situés entre le véhicule tracteur et le dernier groupe d'essieux du train de véhicules plus long et plus lourd, ont un temps de réaction égal à celui du dernier groupe d'essieux  $\pm 0,1s$ . Le temps de réaction d'un groupe d'essieux est la valeur moyenne des temps de réaction de tous les essieux qui font partie de ce groupe d'essieux.

Ces exigences sont démontrées au moyen d'un rapport d'essai délivré par un service technique agréé.

En outre, ces véhicules doivent avoir un circuit de freinage utilisant des disques de freins ou des tambours et doivent être équipés, sur chaque essieu, de la technologie des suspensions pneumatiques et/ou des suspensions non pneumatiques répondant à l'annexe 14, article 1<sup>er</sup> du présent arrêté. ».

**Art. 3.** Dans l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, il est inséré un article 17.3, rédigé comme suit :

« Art. 17.3. Les conducteurs de trains de véhicules plus longs et plus lourds, circulant dans les conditions déterminées par les autorités compétentes en matière d'infrastructure, ne peuvent pas dépasser, en dehors des autoroutes, les véhicules roulant à plus de 50 km/h. ».

**Art. 4.** A l'article 49.1 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux du 11 juin 2011 et du 29 janvier 2014, l'alinéa 2 est complété par un tiret rédigé comme suit :

« - le véhicule tracteur d'un train de véhicules plus long et plus lourd, circulant dans les conditions déterminées par les autorités compétentes en matière d'infrastructure, peut tirer deux remorques. ».

**Art. 5.** Le présent arrêté produit ses effets le 1<sup>er</sup> mars 2018.

**Art. 6.** Le ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 mars 2018.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
Fr. BELLOT

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2018/11479]

15 MAART 2018. — Wet ter verbetering  
van de verkeersveiligheid. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* van 15 maart 2018 moeten de volgende correcties worden aangebracht :

- op bladzijde 23236, in de Franse tekst, dient het opschrift van de wet als « Loi relative à l'amélioration de la sécurité routière » te worden gelezen in plaats van « Loi relatif à l'amélioration de la sécurité routière » ;

- op bladzijde 23241, in de Franse tekst, dient in de parlementaire verwijzingen « DOC 54-2868 » te worden gelezen in plaats van « DOC 54-2968 ».

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2018/11479]

15 MARS 2018. — Loi relative à  
l'amélioration de la sécurité routière. — Erratum

Au *Moniteur belge* du 15 mars 2018, il y a lieu d'apporter les corrections suivantes :

- à la page 23236, dans le texte français, il y a lieu de lire l'intitulé de la loi de la façon suivante : « Loi relative à l'amélioration de la sécurité routière » au lieu de « Loi relatif à l'amélioration de la sécurité routière » ;

- à la page 23241, dans le texte français, dans les références parlementaires, il y a lieu de lire « DOC 54-2868 » au lieu de « DOC 54-2968 ».