

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2021/32137]

14 JUILLET 2021. — Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, article 62, alinéa 4, modifié par les lois des 4 août 1996 et 9 mars 2014 ;

Vu le Code de droit économique, les articles VIII.43, §§ 3 et 4, VIII.46, § 2, VIII.51, VIII.52, VIII. 53, VIII.54, alinéa 1^{er}, VIII.55, VIII.56, alinéas 1^{er} et 2 ;

Vu l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci ;

Vu la communication à la Commission européenne, le 31 mars 2021, en application de l'article 5, paragraphe 1^{er}, de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;

Vu le rapport du 15 janvier 2021 établi conformément à l'article 3, 2^o du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations Unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 19 janvier 2021 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 4 février 2021 ;

Vu l'avis 68.822/4 du Conseil d'Etat, donné le 3 mars 2021, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre de la Sécurité routière ;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Dans l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, il est inséré une annexe 2/1, rédigée comme suit :

« Annexe 2/1. Spécifications techniques pour les systèmes de pesage en mouvement

1. Champ d'application

Les présentes spécifications techniques s'appliquent à tous les instruments capables de mesurer le poids des véhicules dans la circulation (le cas échéant pour les prescriptions générales, les erreurs maximales tolérées et essais de performance qui peuvent s'appliquer).

2. Définitions

2.1. Pesage en mouvement : Processus ayant pour but de déterminer la masse du véhicule, de la charge par essieu et, si applicable, de la charge par groupe d'essieux d'un véhicule en mouvement (c'est-à-dire d'un véhicule traversant le récepteur de charge de l'instrument de pesage) par la mesure et l'analyse des forces dynamiques des pneus du véhicule ;

2.2. Masse du véhicule : Masse totale du véhicule incluant tous les composants connectés ;

2.3. Essieu : Axe comprenant deux assemblages de roues ou plus ayant des centres de rotation se trouvant approximativement sur un axe commun ayant la largeur totale du véhicule et orienté perpendiculairement à la direction nominale de déplacement du véhicule ;

2.4. Groupe d'essieux : Deux essieux ou plus inclus dans un groupe défini et leurs intervalles respectifs ;

2.5. Charge par essieu : Fraction de la masse du véhicule supportée via l'essieu sur le récepteur de charge au moment de la pesée ;

2.6. Charge par groupe d'essieux : Somme de toutes les charges par essieu dans un groupe d'essieux défini ;

2.7. Zone de pesage : Zone de la route comprenant le récepteur de charge avec les tabliers au-devant et au-delà de chaque extrémité du récepteur de charge dans le sens de passage du véhicule pesé ;

2.8. Récepteur de charge : Partie de la zone de pesage qui reçoit les charges des roues d'un véhicule et qui réalise une modification de l'équilibre de l'instrument lorsqu'une charge de roue est placée dessus ;

2.9. Etendue de pesage : Étendue entre les portées minimale et maximale ;

2.10. Portée minimale (Min) : Valeur de la charge au-dessous de laquelle les résultats de pesage en mouvement avant totalisation peuvent être sujets d'une erreur relative excessive ;

2.11. Portée maximale (Max) : Charge maximale de pesage en mouvement du récepteur de charge sans totalisation ;

2.12. Echelon, d : Valeur exprimée en unités de masse pour le pesage en mouvement, qui est la différence entre deux valeurs consécutives indiquées ou imprimées ;

2.13. Unité de masse : Les unités de masse suivantes peuvent être utilisées pour peser : kg, t ;

2.14. Vitesse de fonctionnement, V : Vitesse moyenne du véhicule en cours de pesée pendant son passage sur le récepteur de charge ;

2.15. Vitesse de fonctionnement maximale, V_{\max} : Plus grande vitesse d'un véhicule pour laquelle l'instrument de pesage en mouvement est conçu et au-dessus de laquelle les résultats de pesée peuvent être sujets à une erreur relative excessive ;

2.16. Vitesse de fonctionnement minimale, V_{\min} : Plus faible vitesse d'un véhicule pour laquelle l'instrument de pesage en mouvement est conçu et au-dessus de laquelle les résultats de pesée peuvent être sujets à une erreur relative excessive ;

2.17. Etendue des vitesses de fonctionnement : Ensemble de valeurs spécifiées par le fabricant entre les vitesses de fonctionnement minimale et maximale auxquelles un véhicule peut être pesé en mouvement.

2.18 Recommandation OIML 134 : Recommandation définie par l'Organisation internationale de la Métrologie légale relative aux instruments à fonctionnement automatique pour le pesage des véhicules routiers en mouvement et le mesurage des charges à l'essieu

3. Classes d'exactitude

3.1. Masse totale du véhicule

Pour la détermination de la masse totale du véhicule, les dispositifs de pesage en mouvement du véhicule peuvent être classés dans les six classes d'exactitude suivantes :

1 2 5 10 15 20

3.2. Charge par groupe d'essieux et groupe de charge par essieu

Pour déterminer le groupe de charge par essieu et, le cas échéant, la charge par groupe d'essieux, les dispositifs de pesage en mouvement du véhicule peuvent être classés dans les sept classes d'exactitudes suivantes :

A B C D E F G

4. Règles en vue d'un fonctionnement correct

4.1. Sûreté d'identification du véhicule

Les systèmes de pesage en marche sont munis d'un discriminateur de catégorie de véhicule.

4.2. Fonctionnement sans agent qualifié

Les instruments destinés à opérer dans des conditions rendant impossible le témoignage de leur bon fonctionnement constant par un agent qualifié, assurent, à un niveau de confiance proche de la certitude, que l'erreur de chaque résultat est à l'intérieur des limites tolérées. A cette fin, une méthode de contrôle indépendante de la mesure est prévue par le constructeur, quand la technologie le permet. Cette méthode peut être automatique et permet un contrôle avec une marge d'erreur qui n'est pas supérieure à 10 % de la masse maximale autorisée effective. Toute mesure erronée est clairement identifiée comme nulle ou détruite. Le niveau de confiance tient compte des incertitudes de mesure et de toute défaillance à cause unique de l'appareil de mesure dans son ensemble. Ce niveau est confirmé par le dossier d'approbation de modèle. S'il est évalué par des méthodes statistiques, le niveau de confiance est d'au moins 99,8 %.

4.3. Dispositif de simulation pour les essais métrologiques en laboratoire

Le constructeur prévoit un dispositif de simulation (calibrage interne) qui puisse permettre d'effectuer les essais métrologiques en laboratoire. L'exactitude des mesures de charge simulés par ce dispositif peut être mesurée et est la meilleure possible : l'erreur est au moins inférieure à 1/10 de la valeur de l'erreur maximale tolérée pour l'essai en question.

Dans le cas où le constructeur ne peut pas prévoir ce dispositif et son calibrage, pour des raisons techniques, une méthode d'essai est prévue pour les vérifications, lors de l'approbation du modèle et celle-ci est annexée à la documentation prévue au point 7.1 de l'annexe 1^{re}.

5. Construction

5.1. Indication et étendue de pesage

L'étendue de pesage est fixée par le fabricant et reprise dans le certificat d'approbation de modèle.

Au-delà du poids maximal fixé par le fabricant, l'appareil indique, éventuellement par un code, que le poids constaté est supérieur à l'étendue maximale de pesage.

5.2. Indication de la catégorie du véhicule

Les catégories de véhicules couvertes par le système de pesage en marche sont reprises dans le dossier d'approbation de modèle telles que définies par l'article 4 du règlement (UE) n° 167/2013 du parlement européen et du conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers et par l'article 1^{er} 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.

6. Essais

6.1. Essais de conformité aux prescriptions prévues au point 2 de l'annexe 1^{re}

6.2. Essais métrologiques en laboratoire :

Pour autant que la technologie le permet, des essais en laboratoire permettant de déterminer :

1° la courbe d'erreurs en fonction du poids ;

2° le cas échéant, l'exactitude de la valeur des poids simulés par le dispositif de calibrage interne.

6.3. Essais sur les effets des facteurs d'influence et des perturbations

Les essais à effectuer et les critères d'acceptation sont décrits au point 9 de l'annexe 1^{re}.

6.4. Essais métrologiques sur route (à effectuer à la suite aux essais métrologiques prévus en laboratoire). Les essais métrologiques sont complétés par un essai de fonctionnement en conditions de circulation réelle.

La distribution des erreurs est établie à des charges et à des densités de circulation routière variables et, si possible, à différentes températures.

Le système utilisé pour les comparaisons a une incertitude de mesure au moins trois fois meilleure que celle du système de pesage en marche à l'essai.

7. Vérification primitive, vérification périodique et contrôle technique

7.1. Essais

Les essais comprennent des séries de mesures sur l'étendue de pesage suivant les prescriptions essentielles et compatibles à la technologie de pesage haute vitesse prévues dans la recommandation OIML R-134. Ces essais sont effectués conformément à l'approbation de modèle de l'instrument, conformément à l'article 7, alinéa 3.

7.2. Erreurs maximales tolérées (EMT)

Le classement du système de pesage en marche est réalisé pour la masse du véhicule et pour la charge par essieux. Aucune erreur positive ne peut être supérieure à l'EMT définie au point

7.2.1 correspondante à la catégorie du véhicule définie dans le certificat d'approbation de modèle.

7.2.1. EMT pour la masse totale du véhicule

Pour la masse du véhicule, le système de pesage en marche est classé selon la classe d'exactitude avec les valeurs d'EMT en vérification primitive et périodique comme prévu dans le tableau 1 :

Tableau 1

Classe d'exactitude pour la masse du véhicule	Pourcentage de la valeur conventionnelle de la masse du véhicule	
	Vérification primitive*	Vérification périodique
1	± 0.50 %	± 1.00 %
2	± 1.00 %	± 2.00 %
5	± 2.50 %	± 5.00 %
10	± 5.00 %	± 10.00 %
15	± 7.50 %	± 15.00 %
20	± 10.00 %	± 20.00 %

* lorsque le pesage en marche de véhicule est effectué à haute vitesse (≥ 30 km/h) l'EMT en vérification primitive est doublée.

7.2.2. EMT pour la charge par essieux pour le véhicule de référence

Pour la charge par essieux, le système de pesage en marche est classé selon la classe d'exactitude avec les valeurs d'EMT en vérification primitive et périodique comme prévu dans le tableau 2 :

Tableau 2

Classe d'exactitude pour la charge par essieu simple	Pourcentage de la valeur conventionnelle pour la charge par essieu simple	
	Vérification primitive*	Vérification périodique
A	± 0.25 %	± 0.50 %
B	± 0.50 %	± 1.00 %
C	± 1.00 %	± 2.00 %
D	± 2.50 %	± 5.00 %
E	± 5.00 %	± 10.00 %
F	± 7.50 %	± 15.00 %
G	± 10.00 %	± 20.00 %

* lorsque le pesage en marche de véhicule est effectué à haute vitesse (≥ 30 km/h) l'EMT en vérification primitive est doublée

8. Prescriptions d'installation.

8.1. La mesure s'effectue suivant les prescriptions prévues par le constructeur dans le manuel d'installation.

Les éléments nécessaires suivants doivent être visibles sur l'image :

- 1° L'identification de la station ;
- 2° La bande de circulation mesurée ;
- 3° La zone de mesure sur la bande de circulation ;
- 4° La date et l'heure de la mesure.

9. Prescriptions de fonctionnement

Les infractions sont identifiées et enregistrées par instrument de mesure.

10. Dossier

Le dossier contient, outre le manuel d'utilisation et d'installation prévu au point 4 de l'annexe 1^{re} :

1° dans le cas d'une nouvelle installation :

a) le plan d'ensemble à l'échelle au minimum 1/200 ;

b) au moins une photographie, format A4, par point d'installation d'appareil de prise de vue et consistant en l'image à laquelle on peut s'attendre par après. Cet enregistrement doit être effectué par un appareil de prise de vue qui a les mêmes caractéristiques que celui qui sera utilisé ensuite ;

c) une ou plusieurs photographies, format A4, de l'ensemble de l'installation. Ces photos montrent clairement et sans contestation possible, la réalisation matérielle ;

2° dans le cas d'une modification de l'installation : l'actualisation éventuelle des éléments précédents visés au 10, 1°. ».

Art. 2. Le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 14 juillet 2021.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président

E. DI RUPO

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE

 ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C – 2021/32137]

14. JULI 2021 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 12. Oktober 2010 über die Zulassung, die Eichung und die Einrichtung der Messgeräte, die zur Kontrolle der Umsetzung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei und der in Ausführung dieses Gesetzes verabschiedeten Erlasse eingesetzt werden

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, Artikel 62 Absatz 4, abgeändert durch die Gesetze vom 4. August 1996 und 9. März 2014;

Aufgrund des Wirtschaftsgesetzbuches, Artikel VIII.43 §§ 3 und 4, VIII.46, VIII.51, VIII.52, VIII. 53, VIII.54 Absatz 1, VIII.55, VIII.56 Absätze 1 und 2;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 12. Oktober 2010 über die Zulassung, die Eichung und die Einrichtung der Messgeräte, die zur Kontrolle der Umsetzung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei und der in Ausführung dieses Gesetzes verabschiedeten Erlasse eingesetzt werden;

Aufgrund der am 31. März 2021 erfolgten Mitteilung an die Europäische Kommission gemäß Artikel 5 § 1 der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft;

Aufgrund des Berichts vom 15. Januar 2021, aufgestellt in Übereinstimmung mit Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 1995 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen regionalen politischen Vorhaben;

Aufgrund der am 19. Januar 2021 abgegebenen Stellungnahme des Finanzinspektors;

Aufgrund des am 4. Februar 2021 gegebenen Einverständnisses des Ministers für Haushalt;

Aufgrund des am 3. März 2021 in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens Nr. 68.822/4 des Staatsrats;

Auf Vorschlag der Ministerin für die Verkehrssicherheit;

Nach Beratung,

Beschließt:

Artikel 1 - In den Königlichen Erlass vom 12. Oktober 2010 über die Zulassung, die Eichung und die Einrichtung der Messgeräte, die zur Kontrolle der Umsetzung des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei und der in Ausführung dieses Gesetzes verabschiedeten Erlasse eingesetzt werden, wird ein Anhang 2/1 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

"Anhang 2/1 - Technische Spezifikationen für Systeme für das Wiegen von Straßenfahrzeugen während der Fahrt

1. Anwendungsbereich

Die vorliegenden technischen Spezifikationen gelten für alle Instrumente zum Wiegen von Fahrzeugen im Verkehr (für die allgemeinen Vorschriften werden gegebenenfalls die anwendbaren maximal zulässigen Fehler und Leistungsversuche angegeben).

2. Definitionen

2.1. Wiegen während der Fahrt: das Verfahren zur Bestimmung der Fahrzeugmasse, der Achslast und ggf. der Last einer Achsgruppe eines fahrenden Fahrzeugs (d. h. eines Fahrzeugs, das über den Lastaufnehmer der Waage fährt) durch Messung und Analyse der dynamischen Kräfte der Fahrzeugreifen;

2.2. Fahrzeugmasse: Gesamtmasse des Fahrzeugs einschließlich aller verbundenen Bestandteile;

2.3 Achse: eine Achse mit einem Satz von zwei oder mehr Rädern, deren Drehzentren ungefähr auf einer gemeinsamen Achsline liegen, die die gesamte Breite des Fahrzeugs einnimmt, und quer zur Bewegungsrichtung des Fahrzeugs ausgerichtet ist;

2.4. Achsgruppe: Zwei oder mehr Achsen in einer definierten Gruppe und ihr jeweiliger Achsabstand;

2.5. Achslast: der Anteil der Fahrzeugmasse, der zum Zeitpunkt des Wiegens über die Achse auf den Lastaufnehmer wirkt;

2.6 Last je Achsgruppe: die Summe aller Achslasten in einer bestimmten Achsgruppe;

2.7 Wiegeabschnitt: der Straßenabschnitt mit dem Lastaufnehmer und den an beiden Enden des Lastaufnehmers in Fahrtrichtung des zu wiegenden Fahrzeugs angebrachten Plattformen;

2.8 Lastaufnehmer: der Teil des Wiegeabschnitts, der die Last von den Rädern eines Fahrzeugs aufnimmt, und eine Änderung des Gleichgewichtszustands der Waage bewirkt, wenn eine Radlast darauf platziert wird;

2.9. Wägebereich: die Spanne zwischen der Untergrenze des Wägebereichs und der Obergrenze des Wägebereichs;

2.10. Untergrenze des Wägebereichs (Min): der Lastwert, unter dem die Ergebnisse des Wiegens während der Fahrt vor Summierung durch einen erhöhten relativen Fehler beeinflusst sein können;

2.11 Obergrenze des Wägebereichs (Max): die höchste Last des Lastaufnehmers beim Wiegen während der Fahrt ohne Summierung;

2.12. Wert eines Teilstrichs, (d): der in Masseinheiten ausgedrückte Wert für das Wiegen während der Fahrt, welcher der Differenz zwischen zwei benachbarten angezeigten oder ausgedruckten Werten entspricht;

2.13. Masseinheit: Zum Wiegen können die folgenden Masseinheiten benutzt werden: kg, t;

2.14. Betriebsgeschwindigkeit, (V): die Durchschnittsgeschwindigkeit eines zu wiegenden Fahrzeugs während seiner Bewegung über den Lastaufnehmer;

2.15. Höchste Betriebsgeschwindigkeit, (Vmax): die höchste Geschwindigkeit eines Fahrzeugs, für welche die Waage dieses Fahrzeug während der Fahrt wiegen kann, und über deren Wert die Wiegeergebnisse einen erhöhten relativen Fehler aufweisen können;

2.16. Niedrigste Betriebsgeschwindigkeit, (Vmin): die niedrigste Geschwindigkeit eines Fahrzeugs, für welche die Waage ein Fahrzeug während der Fahrt wiegen kann, und unter deren Wert die Wiegeergebnisse einen erhöhten relativen Fehler aufweisen können;

2.17. Bereich der Betriebsgeschwindigkeiten: die vom Hersteller spezifizierte Spanne der Werte zwischen der niedrigsten und der höchsten Betriebsgeschwindigkeit, in dem ein Fahrzeug während der Bewegung gewogen werden kann.

2.18 OIML-Empfehlung: die von der Internationalen Organisation für gesetzliches Messwesen (OIML) bestimmte Empfehlung für automatische Geräte zum Wiegen von Straßenfahrzeugen während der Fahrt und zur Messung der Achslast

3. Genauigkeitsklassen

3.1. Gesamte Fahrzeugmasse

Zur Bestimmung der gesamten Fahrzeugmasse können die Systeme zum Wiegen von Fahrzeugen während der Fahrt in die folgenden sechs Genauigkeitsklassen unterteilt werden:

1 2 5 10 15 20

3.2. Last je Achsgruppe und Last je Achse

Zur Bestimmung der Last einer einzelnen Achse und gegebenenfalls der Last einer Achsgruppe können die Systeme zum Wiegen von Fahrzeugen während der Fahrt in die folgenden sieben Genauigkeitsklassen unterteilt werden:

A B C D E F G

4. Regeln für einen einwandfreien Betrieb

4.1 Sichere Identifizierung des Fahrzeugs

Die Systeme zum Wiegen von Fahrzeugen während der Fahrt sind mit einem Fahrzeugklassen-Erkennungssystem ausgestattet.

4.2. Betrieb ohne befugten Bediensteten

Geräte, die für den Betrieb unter Bedingungen vorgesehen sind, bei denen es nicht möglich ist, dass ein befugter Bediensteter ihren ständigen korrekten Betrieb beobachtet, müssen mit einem Vertrauensniveau nahe der Gewissheit sicherstellen, dass der Fehler jedes Ergebnisses innerhalb der zulässigen Grenzen liegt. Zu diesem Zweck wird vom Hersteller ein von der Messung unabhängiges Kontrollverfahren vorgesehen, sofern die Technologie dies ermöglicht. Dieses Verfahren kann automatisch sein und muss eine Kontrolle mit einer Fehlergrenze von höchstens 10 % der tatsächlichen zulässigen Gesamtmasse ermöglichen. Fehlerhafte Messungen sind eindeutig als Null zu kennzeichnen oder zu zerstören. Bei der Bestimmung des Vertrauensniveaus werden die Messunsicherheiten und Ausfälle wegen einer einzigen Ursache des gesamten Messgerätes berücksichtigt. Dieses Niveau wird durch die Akte zur Bauartzulassung bestätigt. Das Vertrauensniveau ist mindestens 99,8 %, wenn es durch statistische Methoden ermittelt wird.

4.3 Simulationsanlage für messtechnische Versuche im Labor

Der Hersteller sieht eine Simulationsanlage (interne Eichung) vor, mit der messtechnische Versuche im Labor durchgeführt werden können. Die Genauigkeit der von diesem Gerät simulierten Lastmessungen muss messbar und die bestmögliche sein: der Fehler ist mindestens kleiner als 1/10 des maximal zulässigen Fehlers für den jeweiligen Versuch.

Kann der Hersteller diese Anlage und ihre Eichung aus technischen Gründen nicht vorsehen, so ist für die Prüfungen bei der Genehmigung der Bauart ein Versuchsverfahren vorzusehen, das den Unterlagen gemäß Anhang 1 Ziffer 7.1 beizufügen ist.

5. Bau

5.1 Wägebereich und Angabe

Der Wägebereich wird vom Hersteller festgelegt und im Bauartzulassungszeugnis angeführt.

Überschreitet das Gewicht das vom Hersteller bestimmte Maximalgewicht, so zeigt das Gerät ggf. durch einen Code an, dass das ermittelte Gewicht größer als der maximale Wägebereich ist.

5.2. Angabe der Fahrzeugklasse

Die Fahrzeugklassen, die mit Systemen zum Wiegen während der Fahrt gewogen werden können, werden in der Bauartzulassungsakte angegeben nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und Artikel 1 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör.

6. Versuche

6.1. Versuche zur Prüfung der Einhaltung der Vorschriften nach Anhang 1 Ziffer 2

6.2 Messtechnische Versuche im Labor:

Sofern die Technologie es ermöglicht, werden Laborversuche durchgeführt zur Bestimmung:

1° der Fehlerkurve je nach dem Gewicht;

2° gegebenenfalls der Genauigkeit des Wertes der durch die interne Eichvorrichtung simulierten Gewichte.

6.3. Versuche über die Auswirkungen der Einfluss- und Störfaktoren

Die durchzuführenden Versuche und Akzeptanzkriterien werden in Anhang 1 Ziffer 9 beschrieben

6.4. Messtechnische Versuche auf der Straße (die im Anschluss an die im Labor geplanten messtechnischen Versuche durchzuführen sind). Die messtechnischen Versuche werden durch einen Funktionstest unter realen Verkehrsbedingungen ergänzt.

Die Verteilung der Messfehler wird bei unterschiedlichen Lasten und Dichten des Straßenverkehrs und, wenn möglich, bei verschiedenen Temperaturen ermittelt.

Das für die Vergleiche verwendete System hat eine Messunsicherheit, die mindestens dreimal besser ist als die des zu prüfenden Systems zum Wiegen während der Fahrt.

7. Ersteichung, Nacheichung und technische Kontrolle

7.1 Versuche

Die Versuche umfassen eine Reihe von Messungen über den Wägebereich in Übereinstimmung mit den grundlegenden und mit der Hochgeschwindigkeitswägetechnik kompatiblen Vorschriften nach der OIML-Empfehlung R-134. Diese Versuche werden in Übereinstimmung mit der Bauartzulassung des Geräts nach Artikel 7 Absatz 3 durchgeführt.

7.2. Maximal zulässige Fehler (MZF)

Die Klassifizierung des Systems zum Wiegen während der Fahrt erfolgt je nach der Fahrzeugmasse und der Achslast. Kein positiver Fehler darf den unter Ziffer 7.2.1 definierten MZF überschreiten, welcher der im Bauartzulassungszeugnis definierten Fahrzeugklasse entspricht.

7.2.1 MZF für die Gesamtmasse des Fahrzeugs

Hinsichtlich der Fahrzeugmasse wird das System zum Wiegen während der Fahrt nach der Genauigkeitsklasse mit den MZF-Werten bei der Erst- und Nacheichung klassifiziert, gemäß Tabelle 1:

Tabelle 1

Genauigkeitsklasse für die Fahrzeugmasse	Prozentwert des konventionellen Werts der Fahrzeugmasse	
	Ersteichung*	Nacheichung
1	± 0.50 %	± 1.00 %
2	± 1.00 %	± 2.00 %
5	± 2.50 %	± 5.00 %
10	± 5.00 %	± 10.00 %
15	± 7.50 %	± 15.00 %
20	± 10.00 %	± 20.00 %

* wenn das Wiegen des Fahrzeugs während der Fahrt bei Hochgeschwindigkeit erfolgt (≥ 30 km/h), wird der MZF bei der Ersteichung verdoppelt.

7.2.2 MZF für die Achslast für das Referenzfahrzeug

Hinsichtlich der Achslast wird das System zum Wiegen während der Fahrt nach der Genauigkeitsklasse mit den MZF-Werten für die Erst- und Nacheichung klassifiziert, gemäß Tabelle 2:

Tabelle 2

Genauigkeitsklasse für die Last einer einzelnen Achse	Prozentwert des konventionellen Werts für die Last einer einzelnen Achse	
	Ersteichung*	Nacheichung
A	± 0.25 %	± 0.50 %
B	± 0.50 %	± 1.00 %
C	± 1.00 %	± 2.00 %

D	± 2.50 %	± 5.00 %
E	± 5.00 %	± 10.00 %
F	± 7.50 %	± 15.00 %
G	± 10.00 %	± 20.00 %

* wenn das Wiegen des Fahrzeugs während der Fahrt bei Hochgeschwindigkeit erfolgt (≥ 30 km/h), wird der MZF bei der Ersteichung verdoppelt.

8. Installationsvorschriften

8.1 Die Messung erfolgt nach den Vorschriften des Herstellers in der Installationsanleitung

Die folgenden erforderlichen Angaben müssen auf dem Bild erscheinen:

- 1° Die Identifizierung der Station;
- 2° Die Fahrspur, wo die Messung stattfindet;
- 3° Der Messbereich auf der Fahrspur;
- 4° Datum und Uhrzeit der Messung.

9. Betriebsvorschriften

Die Verstöße werden je Messgerät identifiziert und aufgenommen.

10. Akte

Die Akte enthält neben der in Anhang 1 Ziffer 4 vorgesehenen Bedienungs- und Installationsanleitung:

1° im Falle einer neuen Anlage:

a) den Übersichtsplan in einem Maßstab von mindestens 1/200;

b) mindestens ein Foto im Format A4 pro Aufstellort einer Kamera, bestehend aus dem später zu erwartenden Bild. Diese Aufnahme muss mit einer Kamera gemacht werden, die die gleichen Eigenschaften hat wie diejenige, die später verwendet wird;

c) ein oder mehrere Fotos im Format A4 der gesamten Anlage. Diese Fotos zeigen die materielle Ausführung deutlich und ohne jede mögliche Anfechtung;

2° im Falle einer Änderung der Anlage: ggf. die Aktualisierung der unter Ziffer 10.1 genannten Elemente.“

Art. 2 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 14 Juli 2021

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung,
beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2021/32137]

14 JULI 2021. — Besluit van de Waalse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten

De Waalse Regering,

Gelet op de wet over de politie op het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 62, vierde lid, gewijzigd bij de wetten van 4 augustus 1996 en 9 maart 2014;

Gelet op het Wetboek van economisch recht, artikelen VIII.43, §§ 3 en 4, VIII.46, § 2, VIII.51, VIII.52, VIII. 53, VIII.54, eerste lid, VIII.55, VIII.56, eerste en tweede leden;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten ervan;

Gelet op de mededeling aan de Europese Commissie op 31 maart 2021 overeenkomstig artikel 5, § 1, van Richtlijn 2015/1535/EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij;

Gelet op het verslag van 15 januari 2021, opgesteld overeenkomstig artikel 3, 2°, van het decreet van 11 april 2014 houdende uitvoering van de resoluties van de Vrouwenconferentie van de Verenigde Naties die in september 1995 in Peking heeft plaatsgehad en tot integratie van de genderdimensie in het geheel van de gewestelijke beleidslijnen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 19 januari 2021;

Gelet op de instemming van de Minister van Begroting, gegeven op 4 februari 2021;

Gelet op advies 68.822/4 van de Raad van State, gegeven op 3 maart 2021, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Verkeersveiligheid;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. In het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten wordt een bijlage 2/1 ingevoegd, luidend als volgt:

"Bijlage 2/1. Technische specificaties voor Weigh In Motion systemen

1. Toepassingsgebied

Deze technische specificaties gelden voor alle instrumenten waarmee het gewicht van voertuigen in het verkeer kan worden gemeten (in voorkomend geval voor algemene eisen, maximaal toelaatbare fouten en prestatietests die van toepassing kunnen zijn).

2. Begripsomschrijving

2.1. Weigh in Motion: Een proces voor het bepalen van de massa van het voertuig, de asbelasting en, indien van toepassing, de belasting per groep assen van een bewegend voertuig (d.w.z. een voertuig dat door de ladingsontvanger van het weeginstrument loopt) door het meten en analyseren van de dynamische krachten van de banden van het voertuig;

2.2. Voertuigmassa: totale massa van het voertuig met inbegrip van alle aangesloten onderdelen;

2.3. As: As bestaande uit twee of meer wielcombinaties met draaipunten die zich ongeveer op een gemeenschappelijke as bevinden met de totale breedte van het voertuig en loodrecht op de nominale bewegingsrichting van het voertuig zijn gericht;

2.4. Groep assen: Twee of meerdere assen die deel uitmaken van een bepaalde groep en hun respectieve intervallen;

2.5. Asbelasting: Fractie van de massa van het voertuig die op het moment van weging via de as op de lastdrager wordt ondersteund;

2.6. Belasting van de asgroep: Som van alle asbelastingen in een bepaalde groep assen;

2.7. Weegzone: De wegoppervlakte met inbegrip van de lastdrager met de rijplanken vóór en na elk uiteinde van de lastdrager in de richting van het passeren van het voertuig dat gewogen wordt;

2.8. Lastdrager: Het gedeelte van het wegoppervlak dat de belasting van de wielen van een voertuig opvangt en dat een wijziging in het evenwicht van het instrument teweegbrengt wanneer er een wiellast op wordt geplaatst;

2.9. Weegbereik: De mate tussen minimum- en maximumbereiken;

2.10. Minimumbereik (Min): Waarde van de belasting waaronder de Weigh in Motion resultaten vóór de totalisatie aan een buitensporige relatieve fout kunnen worden onderworpen;

2.11. Maximumbereik (Max): Maximale Weigh in Motion belasting van de lastdrager zonder totalisatie;

2.12. Schaalinterval, d : Waarde uitgedrukt in massa-eenheden voor Weigh in Motion, die het verschil is tussen twee opeenvolgende aangegeven of afgedrukte waarden;

2.13. Massa-eenheid: Voor het wegen mogen de volgende massa-eenheden worden gebruikt: kg, t;

2.14. Werksnelheid, V : Gemiddelde snelheid van het gewogen voertuig wanneer het over de lastdrager rijdt;

2.15. Maximale werksnelheid, V_{max} : Grootste snelheid van een voertuig waarvoor het Weigh in Motion-instrument is ontworpen en waarboven de weegresultaten een buitensporige relatieve fout kunnen vertonen;

2.16. Minimale werksnelheid, V_{min} : Laagste snelheid van een voertuig waarvoor het Weigh in Motion-instrument is ontworpen en waarboven de weegresultaten een buitensporige relatieve fout kunnen vertonen;

2.17. Werksnelheidsbereik: Reeks door de fabrikant gespecificeerde waarden tussen de minimum- en de maximumwerksnelheid waarbij een voertuig in beweging kan worden gewogen;

2.18. Aanbeveling OIML 134: Aanbeveling van de Internationale Organisatie voor Wettelijke Metrologie betreffende de automatische instrumenten voor het wegen van wegvoertuigen in beweging en het meten van de asbelasting

3. Nauwkeurigheidsklassen

3.1. Totale voertuigmassa

Voor de bepaling van de totale massa van het voertuig mogen de voorzieningen voor het wegen van het voertuig in beweging in de volgende zes nauwkeurigheidsklassen worden ingedeeld:

1 2 5 10 15 20

3.2. As-groep belasting en groep van de asbelasting

Voor de bepaling van de groep van de asbelasting en, indien nodig, van de as-groep belasting, mogen de voorzieningen voor de weging van het voertuig in beweging in de volgende zeven nauwkeurigheidsklassen worden ingedeeld :

A B C D E F G

4. Regels voor een goede werking

4.1. Zekerheid van de identificatie van het voertuig

Weigh in Motion systemen moeten zijn uitgerust met een voertuigcategoriedetector.

4.2. Werking zonder gekwalificeerde agent

De instrumenten die bestemd zijn om te werken in omstandigheden waarbij de goede werking onmogelijk voortdurend door een bevoegde agent kan worden gecontroleerd, moeten een betrouwbaarheidsniveau verzekeren dicht bij de aan "zekerheid grenzende waarschijnlijkheid" dat de fout van elk resultaat binnen de tolerantiegrenzen gelegen is. Daartoe moet een onafhankelijke controlemethode van de meting door de fabrikant worden voorzien, als de technologie het toelaat. Deze methode kan automatisch zijn en moet een foutenmarge toelaten die niet hoger is dan 10% van de werkelijke toegestane maximale massa. Elke verkeerde meting moet duidelijk als nul geïdentificeerd of geannuleerd worden. Het betrouwbaarheidsniveau houdt rekening met de onzekerheden van de metingen en de eventuele storingen van het meetapparaat in zijn geheel. Dit niveau wordt bevestigd door het goedkeuringsdossier van het model. Indien het bepaald wordt op basis van statistische methoden, moet tenminste 99,8 % bereikt worden.

4.3. Hulpmiddel van simulatie voor de metrologische proeven in laboratorium

De fabrikant moet een simulatiemogelijkheid (interne kalibratie) voorzien die het mogelijk maakt om de metrologische proeven in het laboratorium uit te voeren. De nauwkeurigheid van de belastingmetingen die hiermee worden gesimuleerd, moeten kunnen gemeten worden en moeten de best mogelijke zijn : de fout moet minstens lager zijn dan 1/10 van de waarde van de maximaal toelaatbare fout die voor de proef in kwestie wordt getolereerd.

In het geval dat de fabrikant deze simulatiemogelijkheid niet kan voorzien om technische redenen, dan moet een testmethode voor de ijkingen voorzien worden bij de goedkeuring van het model en deze zal gevoegd worden bij de documentatie voorzien in punt 7.1 van bijlage 1.

5. Constructie

5.1. Aanduiding en weegbereik

Het weegbereik wordt door de fabrikant vastgesteld en in het goedkeuringscertificaat van het model opgenomen.

Boven het door de fabrikant vastgestelde maximumgewicht moet het toestel, eventueel met een code, aangeven dat het geregistreerde gewicht groter is dan het maximale weegbereik.

5.2. Vermelding van de voertuigcategorie

De categorieën van voertuigen waarop het Weigh in Motion systeem betrekking heeft, worden opgenomen in het goedkeuringsdossier van het model als omschreven in artikel 4 van Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen en in artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 15 maart 1968 tot vaststelling van algemene voorschriften inzake de technische voorwaarden waaraan motorvoertuigen, aanhangwagens, onderdelen en veiligheidsaccessoires moeten voldoen.

6. Proeven

6.1. Overeenstemmingproeven aan de voorschriften voorzien in punt 2 van bijlage 1

6.2. Metrologische proeven in het laboratorium:

Voor zover de technologie het toelaat, proeven in laboratorium ter bepaling van:

1° de foutencurve als functie van het gewicht;

2° indien van toepassing, de nauwkeurigheid van de waarde van de door de interne kalibratievoorziening gesimuleerde gewichten.

6.3. Proeven aangaande de effecten van de invloedsfactoren en storingen

De uit te voeren proeven en de toelatingscriteria zijn beschreven in bijlage 1, punt 9.

6.4. Metrologische proeven op de weg (uit te voeren na de in het laboratorium geplande metrologische proeven). De metrologische proeven moeten worden aangevuld met een bedrijfstest onder reële verkeersomstandigheden.

De verdeling van de fouten wordt vastgesteld bij verschillende ladingen en dichtheden van het wegverkeer en, indien mogelijk, bij verschillende temperaturen.

Het voor vergelijkingen gebruikte systeem heeft een meetonzekerheid die ten minste drie keer hoger is dan die van het huidige Weigh in Motion systeem dat wordt getest.

7. Eerste ijk, herijk en technische controle

7.1. Proeven

De proeven omvatten reeksen metingen op het weegbereik overeenkomstig de essentiële eisen die verenigbaar zijn met de in OIML-aanbeveling R-134 bedoelde weegtechnologie voor hoge snelheid. Deze proeven worden uitgevoerd overeenkomstig de goedkeuring van het model van het instrument overeenkomstig artikel 7, lid 3.

7.2. Maximaal toelaatbare fouten (MPE's)

De indeling van het Weigh in Motion-systeem wordt uitgevoerd voor de massa van het voertuig en voor de asbelasting. Geen enkele positieve fout mag groter zijn dan de in punt 7.2.1 bepaalde maximaal toelaatbare fout die overeenkomt met de voertuigcategorie zoals gedefinieerd in het goedkeuringscertificaat van het model.

7.2.1. MPE voor de totale massa van het voertuig

Voor de massa van het voertuig wordt het Weigh in Motion systeem ingedeeld volgens de nauwkeurigheidsklasse met de MPE-waarden bij de eerste ijk en herijk als bedoeld in tabel 1:

Tabel 1

Nauwkeurigheidsklasse voor de massa van het voertuig	Percentage conventionele waarde van de massa van het voertuig	
	Eerste ijk	Herijk
1	± 0.50 %	± 1.00 %
2	± 1.00 %	± 2.00 %
5	± 2.50 %	± 5.00 %
10	± 5.00 %	± 10.00 %
15	± 7.50 %	± 15.00 %
20	± 10.00 %	± 20.00 %

* wanneer Weigh in Motion wordt uitgevoerd op voertuigen met hoge snelheid (>30km/h), wordt de MPE bij de eerste ijk verdubbeld.

7.2.2. MEP voor de asbelasting voor het referentievoertuig

Voor de asbelasting wordt het Weigh in Motion systeem ingedeeld volgens de nauwkeurigheidsklasse met de MPE-waarden bij de eerste ijk en herijk als bedoeld in tabel 2:

Tabel 2

Nauwkeurigheidsklasse voor enkele asbelasting	Percentage van de conventionele waarde voor enkele asbelasting	
	Eerste ijk	Herijk
A	± 0.25 %	± 0.50 %
B	± 0.50 %	± 1.00 %
C	± 1.00 %	± 2.00 %
D	± 2.50 %	± 5.00 %
E	± 5.00 %	± 10.00 %
F	± 7.50 %	± 15.00 %
G	± 10.00 %	± 20.00 %

* wanneer Weigh in Motion wordt uitgevoerd op voertuigen met hoge snelheid (>30km/h), wordt de MPE bij de eerste ijk verdubbeld.

8. Installatie-eisen

8.1. De meting wordt uitgevoerd overeenkomstig de eisen van de fabrikant in het installatiehandboek.

Op de afbeelding moeten de volgende vereiste elementen zichtbaar zijn:

- 1° De identificatie van het station
- 2° De gemeten rijstrook;
- 3° Het meetgebied op de rijstrook;
- 4° De datum en het tijdstip van de meting.

9. Operationele vereisten

Overtredingen worden met meetinstrument vastgesteld en geregistreerd.

10. Dossier

Het dossier bevat naast de gebruikers- en installatiehandleiding als bedoeld in bijlage 1, punt 4:

1° in het geval van een nieuwe installatie:

- a) het totale plan op een schaal van ten minste 1/200;
- b) ten minste één foto, in A4-formaat, per camera-installatiepunt bestaande uit het beeld dat later kan worden verwacht. Deze opname moet worden gemaakt met een camera die dezelfde kenmerken heeft als de camera die later zal worden gebruikt;
- c) een of meerdere foto's van de gehele installatie, in A4-formaat. Deze foto's tonen duidelijk en onmiskenbaar de materiële realisatie aan;

2° bij wijziging van de installatie: de eventuele bijwerking van de vorige elementen als bedoeld in 10, 1°. ”.

Art. 2. De Minister bevoegd voor Verkeersveiligheid is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 14 juli 2021.

Voor de Regering:

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2021/42613]

22 JUILLET 2021. — Ordonnance concernant la taxe sur les appareils automatiques de divertissement due pour l'exercice 2021 en raison de la crise sanitaire du COVID-19

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Art. 2. Pour l'exercice d'imposition 2021, la taxe visée à l'article 76 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus n'est, par dérogation à l'article 82 du même Code, due que pour le quatrième trimestre pour les appareils visés à l'article 76 du même Code qui ont déjà été placés au cours de l'exercice d'imposition 2020 et pour lesquels les taxes dues pour l'exercice d'imposition 2020 ont été payées.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2021/42613]

22 JULI 2021. — Ordonnantie met betrekking tot de belasting op de automatische ontspanningstoestellen verschuldigd voor het belastingjaar 2021 op grond van de gezondheids crisis van de COVID-19

Het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen, hetgeen volgt:

Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Art. 2. Voor het belastingjaar 2021 is de belasting bedoeld in artikel 76 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, in afwijking van artikel 82 van hetzelfde Wetboek, slechts verschuldigd voor het vierde kwartaal voor de in artikel 76 van hetzelfde Wetboek bedoelde toestellen die reeds in de loop van het belastingjaar 2020 werden opgesteld en waarvoor de verschuldigde belastingen voor het belastingjaar 2020 werden voldaan.