

**17 MARS 2003. — 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 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 des 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;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, notamment l'article 81.4., modifié par les arrêtés royaux des 22 mai 1989 et 18 septembre 1991;

Vu l'avis de la Commission Consultative Administration-Industrie;

Vu l'association des gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 11 octobre 2001;

Vu l'accord du Ministre du Budget du 5 novembre 2001;

Vu la délibération du Conseil des Ministres le 9 novembre 2001 sur la demande d'avis à donner par le Conseil d'Etat dans un délai ne dépassant pas un mois;

Vu l'avis n° 33.812/4 du Conseil d'Etat, donné le 12 novembre 2002 en application de l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** A l'article 1<sup>er</sup> 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, 10 avril 1995, 15 décembre 1998 et 21 octobre 2002 sont apportées les modifications suivantes :

1° Au § 1<sup>er</sup>, les définitions pour "Catégorie M", "Catégorie M1", "Catégorie M2" et "Catégorie M3", sont respectivement remplacées par les définitions suivantes :

"1. Catégorie M : Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues.";

"Catégorie M1 : Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.";

"Catégorie M2 : Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes.";

"Catégorie M3 : Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes."

2° Le § 1<sup>er</sup> est complété par la définition suivante :

« 4. Véhicules hors route (symbole G)

a) Les véhicules de la catégorie N1 d'une masse maximale ne dépassant pas 2 tonnes, et les véhicules de la catégorie M1 sont considérés comme véhicules hors route s'ils comportent :

— au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée,

— au moins un dispositif de blocage du différentiel, ou au moins un mécanisme assurant une fonction similaire, et s'ils peuvent gravir une pente de 30 %, calculée pour un véhicule sans remorque.

**17 MAART 2003. — 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 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;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, inzonderheid op artikel 81.4., gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 22 mei 1989 en 18 september 1991;

Gelet op het advies van de Raadgevende Commissie Administratie-Nijverheid;

Gelet op de omstandigheid dat de Gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 11 oktober 2001;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van 5 november 2001;

Gelet op het besluit van de Ministerraad van 9 november 2001 over het verzoek aan de Raad van State om advies te geven binnen een termijn van een maand;

Gelet op het advies nr. 33.812/4 van de Raad van State, gegeven op 12 november 2002, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** In artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 16 november 1984, 13 september 1985, 21 mei 1987, 17 januari 1989, 10 april 1995, 15 december 1998 en 21 oktober 2002 worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° In § 1 worden de definities voor "Categorie M", "Categorie M1", "Categorie M2" en "Categorie M3", respectievelijk vervangen door volgende definities :

"1. Categorie M : Voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met tenminste vier wielen.";

"Categorie M1 : Voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.";

"Categorie M2 : Voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van ten hoogste 5 ton.";

"Categorie M3 : Voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van meer dan 5 ton."

2° § 1 wordt aangevuld met volgende definitie :

« 4. Terreinvoertuigen (symbool G)

a) De voertuigen van categorie N1 met een maximale massa van ten hoogste 2 ton en de voertuigen van categorie M1 worden als terreinvoertuigen beschouwd, indien ze voorzien zijn van :

— ten minste één vooras en ten minste één achteras die ontworpen zijn om gelijktijdig te worden aangedreven, met inbegrip van voertuigen waarvan de aandrijving op één van de assen kan worden ontkoppeld,

— ten minste één differentieelblokkerings-mechanisme of ten minste één mechanisme waarmee een soortgelijk effect wordt bewerkstelligd, en indien met het voertuig een helling van 30 % kan worden overwonnen, berekend voor een voertuig zonder aanhangwagen.

Ils satisfont en outre à au moins cinq des six exigences suivantes :

- avoir un angle d'attaque minimal de 25°,
- avoir un angle de fuite minimal de 20°,
- avoir un angle de rampe minimal de 20°,
- avoir une garde au sol minimale sous l'essieu avant de 180 mm,
- avoir une garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 180 mm,
- avoir une garde au sol minimale entre les essieux de 200 mm.

b) Les véhicules de la catégorie N1 d'une masse maximale supérieure à 2 tonnes ou les véhicules des catégories N2, M2 ou M3 d'une masse maximale ne dépassant pas 12 tonnes sont considérés comme véhicules hors route si toutes leurs roues sont conçues pour être simultanément motrices, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée, ou s'ils satisfont aux trois exigences suivantes :

— être pourvus au moins d'un essieu avant et au moins d'un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée,

— être équipés d'au moins un dispositif de blocage du différentiel ou d'au moins un mécanisme assurant une fonction similaire,

— pouvoir gravir une pente de 25 %, calculée pour un véhicule sans remorque.

c) Les véhicules de la catégorie M3 d'une masse maximale dépassant 12 tonnes et ceux de la catégorie N3 sont considérés comme véhicules hors route s'ils sont pourvus de roues conçues pour être simultanément motrices, y compris lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée, ou s'ils satisfont aux exigences suivantes :

- la moitié des roues au moins sont motrices,
- ils sont pourvus d'au moins un dispositif de blocage du différentiel ou d'au moins un dispositif assurant une fonction similaire,
- ils peuvent gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque.

Ils satisfont au moins à quatre des six exigences suivantes :

- avoir un angle d'attaque minimal de 25°,
- avoir un angle de fuite minimal de 25°,
- avoir un angle de rampe minimal de 25°,
- avoir une garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 mm,
- avoir une garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 mm.,
- avoir une garde au sol minimale entre les essieux de 300 mm. »

3° Au § 2, sont apportées les modifications suivantes :

a) Le point 10 est remplacé par la disposition suivante :

« 10. le terme "autocaravane" désigne tout véhicule à usage spécial de catégorie M conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants :

- des sièges et une table ,
- des couchettes obtenues en convertissant les sièges,
- un coin cuisine,
- et des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles; toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable. »

b) Le point 12 est remplacé par la disposition suivante :

« 12. le terme "ambulance" désigne tout véhicule à moteur de catégorie M destiné au transport de personnes malades ou blessées et spécialement équipé à cette fin.

Sont également considérés comme ambulance, les véhicules des services d'aide médicale urgente spécialement équipés pour transporter sur le lieu d'un accident une équipe médicale ainsi que son matériel. »

Voorts voldoen ze aan ten minste vijf van de volgende zes eisen :

- een oploophoek hebben van ten minste 25°,
- een afloophoek hebben van ten minste 20°,
- een hellingshoek hebben van ten minste 20°,
- onder de vooras een vrije hoogte boven de grond hebben van ten minste 180 mm,
- onder de achteras een vrije hoogte boven de grond hebben van ten minste 180 mm,
- tussen de assen een vrije hoogte boven de grond hebben van ten minste 200 mm.

b) De voertuigen van categorie N1 met een maximale massa van meer dan 2 ton of van de categorieën N2, M2 of M3 met een maximale massa van ten hoogste 12 ton worden als terreinvoertuigen beschouwd, indien ze ofwel voorzien zijn van wielen die ontworpen zijn om gelijktijdig te worden aangedreven, met inbegrip van voertuigen waarvan de aandrijving op één van de assen kan worden ontkoppeld, ofwel aan de volgende drie eisen voldoen :

— uitgerust zijn met ten minste één vooras en ten minste één achteras die ontworpen zijn om gelijktijdig te worden aangedreven, ook wanneer de aandrijving op één van de assen kan worden ontkoppeld,

— uitgerust zijn met ten minste een differentieelblokkeringsmechanisme of met ten minste één mechanisme waarmee een soortgelijk effect wordt bewerkstelligd,

— een helling kunnen overwinnen van 25 %, berekend voor een voertuig zonder aanhangwagen.

c) De voertuigen van categorie M3 met een maximale massa van meer dan 12 ton en deze van categorie N3, worden als terreinvoertuigen beschouwd, indien ze ofwel zijn uitgerust met wielen die zijn ontworpen om gelijktijdig te worden aangedreven, ook wanneer de aandrijving op één as kan worden ontkoppeld, ofwel aan de volgende eisen voldoen :

- minimaal de helft van het aantal wielen is aangedreven,
- ze zijn uitgerust met ten minste één differentieelblokkeringsmechanisme of ten minste één mechanisme waarmee een soortgelijk effect wordt bewerkstelligd,
- ze kunnen een helling overwinnen van 25 %, berekend voor een voertuig zonder aanhangwagen.

Ze voldoen aan ten minste vier van de volgende zes eisen :

- een oploophoek hebben van ten minste 25°,
- een afloophoek hebben van ten minste 25°,
- een hellingshoek hebben van ten minste 25°,
- onder de vooras een vrije hoogte boven de grond hebben van ten minste 250 mm,
- onder de achteras een vrije hoogte boven de grond hebben van ten minste 250 mm,
- tussen de assen een vrije hoogte boven de grond hebben van ten minste 300 mm. »

3° In § 2 worden volgende wijzigingen aangebracht :

a) Punt 10 wordt vervangen door volgende bepaling :

« 10. "kampeerwagen" is een voertuig van categorie M voor speciale doeleinden waarvan de constructie woonaccommodatie omvat die ten minste bestaat uit de volgende uitrustingen :

- zitplaatsen en een tafel,
- slaapaccommodatie die met behulp van de zitplaatsen kan worden gecreëerd,
- kookgelegenheid,
- en opbergfaciliteiten.

Deze uitrusting moet vast zijn bevestigd; de tafel mag echter zodanig zijn ontworpen dat zij gemakkelijk opklapbaar is. »

b) Punt 12 wordt vervangen door volgende bepaling :

« 12. "ambulance" is een motorvoertuig van categorie M dat bestemd is voor het vervoer van zieken of gewonden en daartoe een speciale uitrusting heeft.

Voertuigen voor dringende medische hulpverlening speciaal uitgerust om een medische ploeg en hun materiaal op de plaats van een ongeval te brengen worden eveneens beschouwd als ambulance. »

c) Il est inséré un point 12bis rédigé comme suit :

« 12bis. Le terme "véhicule blindé" désigne tout véhicule destiné à la protection des passagers et/ou des marchandises transportées et satisfaisant aux exigences applicables en matière de blindage pare-balles. »

**Art. 2.** A l'article 2 du même arrêté modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 21 décembre 1979, 3 août 1981, 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 17 janvier 1989, 22 mai 1989 et 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1°) Au § 2 sont apportées les modifications suivantes :

a) Le point 6° est remplacé par la disposition suivante :

« 6°. Les véhicules immatriculés sous une marque d'immatriculation temporaire ou sous plaque CD, ainsi que les véhicules accidentés immatriculés sous ces marques.

Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des articles 16, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, et § 2; 23 à 23duodécies; 26; 28; 30 à 35; 41; 42, alinéas 1<sup>er</sup> et 3°, et § 2, 25, 26, 42, 45, § 1<sup>er</sup>, 1° et 3°, 47, § 1<sup>er</sup>, point 1, premier alinéa, 54, § 1<sup>er</sup>, 1° et 3°, 70 § 2 et 80 du présent arrêté. »

b) Le point 7°, alinéa 1<sup>er</sup> est complété par la disposition suivante :

« et qui sont en possession de la déclaration complétée par le titulaire dont le modèle est fixé par le Ministre ayant les transports dans ses attributions ou son délégué. »

c) Le point 7°, dernier alinéa, est remplacé par la disposition suivante :

« Ces véhicules sont uniquement soumis aux dispositions des articles 16 § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, 23 §§ 1<sup>er</sup>, 3, 4, 5, 6 et 7, 23 sexes, § 1<sup>er</sup>, 1° et 3°, et § 2, 25, 26, 42, 45, § 1<sup>er</sup>, 1° et 3°, 47, § 1<sup>er</sup>, point 1, premier alinéa, 54, § 1<sup>er</sup>, 1° et 3°, 70 § 2 et 80 du présent arrêté. »

2°) Le § 3bis est complété par l'alinéa suivant :

« Le présent arrêté ne s'applique pas non plus aux quadricycles, dont la masse à vide est inférieure ou égale à 400 kg (550 kg pour les véhicules affectés au transport de marchandises), non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, dont la puissance maximale nette du moteur est inférieure ou égale à 15 kW. Ces véhicules sont considérés comme des tricycles. »

3°) Le § 4 est complété par l'alinéa suivant :

« Les véhicules immatriculés à l'étranger, affectés dans le cadre du transport exceptionnel, qui dépassent les valeurs maximales en matière de masses et dimensions prévues à l'article 32bis, peuvent emprunter le réseau routier du territoire belge, selon un itinéraire fixé par le Service Transport Exceptionnel du Service public fédéral Mobilité et Transports, à condition qu'ils soient couverts par une autorisation spéciale de circulation délivrée par l'autorité compétente de leur pays d'immatriculation. Cette autorisation est considérée comme une dérogation à l'article 32bis au même titre que celle qui serait délivrée conformément à l'article 78, § 1<sup>er</sup>, 2°, b du présent arrêté.

Seul l'original de l'autorisation ou une copie certifiée conforme par une autorité compétente du pays d'origine fait foi. »

**Art. 3.** A l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 4°, b), du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 11 août 1976, 10 décembre 1980 et 3 août 1981, le mot "gendarmérie" est remplacé par les mots "police fédérale".

**Art. 4.** A l'article 10 du même arrêté modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 11 mars 1977, 21 décembre 1979, 28 février 1980, 3 août 1981 et 22 mai 1989, il est ajouté un § 5 et un § 6 rédigés comme suit :

« § 5. Les véhicules de la catégorie M1, réceptionnés selon la procédure prévue à l'article 3bis du présent arrêté, sont pourvus du certificat de conformité pour véhicules complets/complétés dont le modèle est repris à l'annexe 17.

Cette disposition est d'application pour tous les véhicules mis en circulation qui ont une réception par type européenne.

§ 6. Afin de pouvoir écouler les stocks, il est autorisé d'immatriculer des véhicules conformes à un type de véhicules, dont la réception par type a été délivrée conformément à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 1 du présent arrêté mais qui n'est plus valable parce qu'il n'est plus satisfait à une ou plusieurs prescriptions du présent arrêté qui, depuis la délivrance de la réception par type, sont devenues plus sévères ou parce qu'une des réceptions partielles, composant la réception par type, a perdu sa validité suite à une modification d'une directive partielle.

Cette autorisation est limitée à un an à partir de la date à laquelle la réception par type est devenue non valable.

c) Er wordt een punt 12bis ingevoegd, dat luidt als volgt :

« 12bis. "gepantserd voertuig" is een voertuig bestemd voor de bescherming van te vervoeren passagiers en/of goederen en dat voldoet aan de voorschriften inzake kogelwerende bepantsering. »

**Art. 2.** In artikel 2 van hetzelfde besluit gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 21 december 1979, 3 augustus 1981, 16 november 1984, 13 september 1985, 17 januari 1989, 22 mei 1989 en van 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1°) In § 2 worden volgende wijzigingen aangebracht :

a) Punt 6° wordt vervangen door volgende bepaling :

« 6°. De voertuigen ingeschreven onder een tijdelijke kentekenplaat, of onder een CD-plaat, alsook de verongelukte voertuigen, ingeschreven onder deze platen.

Deze zijn enkel onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 16, § 1, eerste lid en § 2; 23 tot 23 duodécies; 26; 28; 30 tot 35; 41; 42, eerste tot vijfde lid; 43, punt 1; 44 tot 53; 55; 57, §§ 1 tot 4; 58; 59; 67; 70; 71 en 78 van dit besluit. »

b) Punt 7°, eerste lid wordt als volgt aangevuld :

« en die in het bezit zijn van de verklaring die aangevuld werd door de titularis en waarvan het model vastgesteld wordt door de Minister bevoegd voor het vervoer of zijn gemachtigde. »

c) Punt 7°, laatste lid wordt vervangen door volgende bepaling :

« Deze voertuigen zijn enkel onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 16 § 1, eerste lid, 23 §§ 1, 3, 4, 5, 6 en 7, 23 sexes, § 1, 1° en 3°, en § 2, 25, 26, 42, 45 § 1, 1° en 3°, 47 § 1, punt 1, eerste lid, 54 § 1, 1° en 3°, 70 § 2 en 80 van dit besluit. »

2°) § 3bis wordt aangevuld met het volgend lid :

« Dit besluit is evenmin van toepassing op vierwielers, met een lege massa van ten hoogste 400 kg (550 kg voor voertuigen gebruikt in het goederenvervoer), exclusief de massa van de batterijen in elektrische voertuigen, met een motor met een netto maximumvermogen van ten hoogste 15 kW. Deze voertuigen worden beschouwd als driewielers. »

3°) § 4 wordt aangevuld door het volgende lid :

« In het buitenland ingeschreven voertuigen, bestemd voor uitzonderlijk vervoer, die de maximumwaarden inzake massa's en afmetingen, voorzien in artikel 32bis, overschrijden, mogen het wegennet op het Belgisch grondgebied gebruiken volgens een reisweg die door de Dienst Uitzonderlijk Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vastgelegd wordt mits ze gedekt zijn door een speciale toelating tot het verkeer, afgegeven door de bevoegde autoriteit van het land van inschrijving. Deze toelating wordt aangemerkt als een afwijking van artikel 32bis, op dezelfde wijze als die conform met artikel 78, § 1, 2°, b van dit besluit afgeleverd zou worden.

Alleen de originele toelating of een door een bevoegde autoriteit van het land van oorsprong gelijkvormig verklaarde kopie is geldig. »

**Art. 3.** In artikel 3 § 1, 4° b), van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 11 augustus 1976, 10 december 1980 en 3 augustus 1981, wordt het woord "rijkswacht" vervangen door de woorden "federale politie".

**Art. 4.** Artikel 10 van hetzelfde besluit gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 11 maart 1977, 21 december 1979, 28 februari 1980, 3 augustus 1981 en 22 mei 1989, wordt aangevuld met een § 5 en een § 6 luidende :

« § 5. Voertuigen van categorie M1, goedgekeurd volgens de procedure bepaald in artikel 3bis van dit besluit, worden voorzien van een certificaat van overeenstemming zoals voor volledige/voltooide voertuigen waarvan het model zich in bijlage 17 bevindt.

Deze bepaling is van toepassing op alle in gebruik genomen voertuigen die een Europese typegoedkeuring hebben.

§ 6. Het is toegelaten, ten einde de stocks van de hand te kunnen doen, voertuigen in te schrijven die in overeenstemming zijn met een voertuigtype, waarvan de typegoedkeuring afgeleverd werd overeenkomstig artikel 3, § 1, 1 van dit besluit maar die niet meer geldig is omdat niet meer voldaan is aan een of meer voorschriften van dit besluit die sinds de afgifte van de typegoedkeuring strenger zijn geworden of omdat een deelgoedkeuring, die deel uitmaakt van de typegoedkeuring, ongeldig is geworden ingevolge de wijziging van een bijzondere richtlijn.

Deze toelating geldt voor een periode van één jaar te rekenen vanaf de datum waarop de typegoedkeuring ongeldig is geworden.



Cette disposition ne s'applique qu'aux véhicules qui :

- se trouvent sur le territoire de la Communauté européenne;
- sont accompagnés d'un certificat de conformité délivré au moment où la réception par type des véhicules était encore valable, mais n'avaient pas été mis en service avant que ladite réception par type ne perde sa validité.

Le nombre maximal des véhicules d'un ou plusieurs types, qui peut encore être immatriculé, ne dépasse pas 10 %, pour la catégorie M1, et 30 % pour toutes les autres catégories des véhicules de tous types concernés, mis en circulation au cours de l'année précédente.

Si ces pourcentages correspondent à moins de 100 véhicules, la mise en circulation d'un maximum de 100 véhicules est autorisée. »

**Art. 5.** L'article 17 du même arrêté modifié par les arrêtés royaux des 14 janvier 1971, 1<sup>er</sup> mars 1978, 10 décembre 1980, 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 17 janvier 1989, 16 septembre 1991, 12 décembre 1991 et 15 décembre 1998, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 17. § 1<sup>er</sup>. Seuls les véhicules automobiles des catégories M1, M2 et M3 tels que définis à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté et agréés conformément aux spécifications techniques propres à ces catégories peuvent être affectés au transport de personnes.

§ 2. Le transport de personnes au moyen de remorques autres que celles utilisées à l'usage exclusif des forains et propres à cette profession est interdit.

§ 3. Le transport de personnes dans la partie arrière de plain-pied des véhicules à soufflet est admis.

§ 4. Pour l'application des dispositions des §§ 1<sup>er</sup> et 2, ne sont pas considérées comme personnes transportées :

1° celles transportées au cours des prestations de service, pour autant que les prescriptions du Règlement Général pour la Protection du Travail (R.G.P.T.) y relatives soient respectées et que leur nombre non compris le conducteur ne soit pas supérieur à huit, 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. Pour ces véhicules, l'emplacement réservé aux bagages ou aux marchandises doit être séparé par une cloison partielle ou totale de celui réservé aux personnes;

2° 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 conducteur, ne soit pas supérieur à dix;

3° les véhicules des catégories N2 et N3 à double ou triple cabine peuvent également transporter des personnes avec un maximum de 8 personnes, non compris le conducteur, à condition que les cabines soient complètement indépendantes de la zone de chargement.

§ 5. Les services publics ou privés, rémunérés ou gratuits de transport de personnes doivent être effectués par des véhicules de la catégorie M.

§ 6. Les véhicules des catégories N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4 sont affectés au transport de marchandises. »

**Art. 6.** A l'article 23 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le § 2 est remplacé par la disposition suivante :

« § 2 Contrôles à effectuer

A. Les contrôles comprennent les contrôles énoncés à l'annexe 15 et les contrôles complémentaires, prévus par des dispositions réglementaires particulières.

B. Efficacité de freinage des véhicules en charge

1. Pour les véhicules dont la masse maximale autorisée (MMA) dépasse 3,5 tonnes, l'efficacité de freinage par rapport à la MMA est évaluée lors des contrôles prévus à l'annexe 15, point B.1.

2. Les véhicules homologués avant le 1<sup>er</sup> octobre 1981 et qui, pour des raisons d'hygiène et/ou de sécurité, ne peuvent pas être présentés avec un chargement, ne sont pas soumis au test de freinage en charge.

3. La mesure de l'efficacité de freinage d'un véhicule, avec ou sans simulation de charge, est effectuée soit par une mesure directe, soit par une extrapolation de la force de freinage en fonction de la pression dans le cylindre.

Deze bepaling is slechts van toepassing op voertuigen die :

- zich op het grondgebied van de Europese Gemeenschap bevinden;
- vergezeld zijn van een certificaat van overeenstemming, afgeleverd op een ogenblik dat de typegoedkeuring van het voertuig nog geldig was, maar niet in dienst gesteld waren vóór voormelde typegoedkeuring haar geldigheid verloor.

Het maximum aantal voertuigen van een of meer typen dat nog kan ingeschreven worden, bedraagt in geval van categorie M1 niet meer dan 10 % en in geval van andere categorieën niet meer dan 30 % van alle desbetreffende voertuigtypen die tijdens het voorgaande jaar in gebruik zijn genomen.

Indien deze percentages minder dan 100 voertuigen vertegenwoordigen, mogen maximum 100 voertuigen in gebruik worden genomen. »

**Art. 5.** Artikel 17 van hetzelfde besluit gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971, 1 maart 1978, 10 december 1980, 16 november 1984, 13 september 1985, 17 januari 1989, 16 september 1991, 12 december 1991 en 15 december 1998, wordt vervangen door volgende bepaling :

« Art. 17. § 1. Alleen de motorvoertuigen van categorieën M1, M2 en M3 zoals gedefinieerd in artikel 1 van dit besluit en goedgekeurd volgens de technische specificaties voor deze categorieën mogen gebruikt worden voor personenvervoer.

§ 2. Het vervoer van personen door middel van aanhangwagens, andere dan die welke uitsluitend gebruikt worden door kermisexploitanten en die eigen zijn aan dat beroep, is verboden.

§ 3. Het is toegestaan personen te vervoeren in het achterste gelijkvloerse gedeelte van de voertuigen met vouwbalg.

§ 4. Voor de toepassing van de bepalingen van §§ 1 en 2 worden niet als vervoerde personen beschouwd :

1° degenen die vervoerd worden tijdens de dienstprestaties, voor zover desbetreffende voorschriften van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming (A.R.A.B.) nageleefd worden en voorzover hun aantal, de bestuurder niet meegerekend, niet hoger is dan acht, en voorzover dat deze personen vervoerd worden door voertuigen die voor de eerste keer in gebruik zijn genomen vóór 1 januari 1999. Voor deze voertuigen, dient de ruimte voor bagage of goederen en de ruimte voor personen gedeeltelijk of geheel afgezonderd te zijn door een wand;

2° de personen die plaatsnemen in de bestuurdersruimte van een voertuig, uitgerust voor brandbestrijding, dat niet behoort tot een voor het vervoer van personen goedgekeurd type en voorzover het maximum aantal personen, de bestuurder niet meegerekend, niet meer dan tien bedraagt;

3° voertuigen van de categorieën N2 en N3 met een dubbele of driedubbele passagiersruimte mogen eveneens personen vervoeren met een maximum van 8 personen, de bestuurder uitgezonderd, op voorwaarde dat de passagiersruimte volledig onafhankelijk is van de laadruimte.

§ 5. Bezoldigd of gratis vervoer van personen door publieke of privé-diensten gebeurt met voertuigen van categorie M.

§ 6. De voertuigen van de categorieën N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4 zijn bestemd voor het vervoer van goederen. »

**Art. 6.** In artikel 23 van hetzelfde besluit, gewijzigd door het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 2 wordt vervangen als volgt :

« § 2 Uit te voeren keuringen

A. De keuringen omvatten de keuringen beschreven in bijlage 15 en de bijkomende keuringen waarin voorzien wordt in bijzondere reglementaire bepalingen.

B. Remdoelmatigheid van voertuigen in beladen toestand

1. Voor de voertuigen met een maximale toegelaten massa (MTM) van meer dan 3,5 ton, wordt tijdens de keuringen bedoeld in bijlage 15, punt B.1, de remdoelmatigheid geëvalueerd naargelang van de MTM.

2. De voertuigen, waarvan de typegoedkeuring vóór 1 oktober 1981 plaatsvond en die, om redenen van hygiène en/of veiligheid, niet mogen aangeboden worden met een lading, zijn echter niet onderworpen aan de remtest in beladen toestand.

3. De meting van de remdoelmatigheid van een voertuig, al of niet met lastsimulatie, gebeurt door een rechtstreekse meting van de remkracht of door extrapolatie van de remkracht in functie van de cilinderdruk.

4. Les mesures directes de la force de freinage sont effectuées à l'occasion :

a) soit, de la première présentation du véhicule si :

— la masse à vide de celui-ci est supérieure ou égale aux 2/3 de sa MMA;

— par simulation de charge, une telle situation peut être obtenue;

— il s'agit d'un véhicule pour le transport de personnes.

b) soit, d'une deuxième présentation du véhicule avec un chargement partiel de telle façon que sa masse atteigne 2/3 de sa MMA.

5. La détermination de la force de freinage par extrapolation est :

a) autorisée pour les véhicules présentés avec un système de freinage à air comprimé qui satisfait au moins aux dispositions de la directive européenne 71/320/CEE, telle que modifiée par la directive 79/489/CEE et dont la masse du véhicule à vide ne dépasse pas 2/3 de la MMA;

b) obligatoire pour les véhicules visés ci-avant qui, pour des raisons d'hygiène et/ou de sécurité, ne peuvent pas être présentés avec un chargement.

6. Afin d'atteindre à la limite du blocage une pression de cylindre de 2 bar, les véhicules pour lesquels une telle situation ne peut pas être réalisée par un système de simulation de charge dans la station de contrôle technique, sont présentés avec une charge partielle telle que la masse du véhicule ne dépasse pas la moitié de la MMA.

7. Prises de pression

a) Les véhicules visés au point 3 dont les prises de pression d'origine :

— ne sont pas aisément accessibles à partir du plancher de travail peuvent être équipés de répliques permanentes ou temporaires;

— ne sont pas aisément accessibles à partir de la fosse d'inspection, sont équipés de répliques permanentes ou temporaires.

b) Les répliques des prises de pression sont placées à l'extérieur gauche du véhicule et le plus près possible des points d'origine. La distance entre chaque réplique est d'au moins 80 mm.

c) Les répliques des prises de pression sont conformes à la clause 4 de la norme ISO 3583-1984.

d) Les répliques des prises de pression fixées à demeure et qui sont raccordées en permanence au circuit de freinage font partie de celui-ci et sont placées par le constructeur ou par un atelier agréé par lui.

e) Les répliques temporaires ne font pas partie du système de freinage et sont raccordées aux prises de pression d'origine. Les conduites de freinage utilisées à cet effet sont d'un type agréé et ont un diamètre inférieur à 10 mm.

Les répliques temporaires sont placées par l'utilisateur du véhicule avant la visite au contrôle technique et enlevées peu après cette visite.

f) Les prises de pression ou leurs répliques doivent être accessibles, fonctionnelles et propres.

g) Les connexions temporaires doivent être fixées de telle manière qu'elles ne gênent pas le bon fonctionnement du véhicule.

h) Au-dessus de chaque réplique de prise de pression, les indications PCi ou PCi,j,k sont apportées de façon claire et ineffaçable, avec une hauteur de lettre minimale de 10 mm. Les signes i ou i,j,k indiquent respectivement l'ordre, de l'avant vers l'arrière, de l'essieu ou des essieux desservis par la prise de pression.

8. Plaquette de contrôle et de réglage.

a) Lors du contrôle, le conducteur indique l'emplacement de la plaquette de contrôle et de réglage du dispositif automatique de réglage de la force de freinage en fonction de la charge (ALB) qui est apposée par le constructeur à un endroit bien visible et qui mentionne les données minimales exigées à l'annexe II de la directive européenne 71/320/CEE.

b) Pour les véhicules sans ALB avec commande mécanique ou pneumatique tels que les véhicules équipés d'un système de freinage électronique (EBS) par exemple, la pression minimale garantie pour l'extrapolation est renseignée soit au moyen d'une plaquette fixée sur le véhicule soit éventuellement sur la fiche technique.

c) Quelle que soit la plaquette, ces indications sont clairement lisibles et aucune altération de l'état de la plaquette n'entraîne de confusion.

4. De rechtstreekse metingen van de remkracht gebeuren tijdens :

a) hetzij, de eerste aanbieding van het voertuig indien :

— de massa van het voertuig in lege staat minstens 2/3 van de MTM bedraagt;

— door lastsimulatie een dergelijke toestand kan verkregen worden;

— het een voertuig voor personenvervoer betreft.

b) hetzij, een tweede aanbieding van het voertuig met een deellading zodanig dat zijn massa minstens 2/3 van zijn MTM bedraagt.

5. Het bepalen van de remkracht door middel van extrapolatie is :

a) toegelaten voor voertuigen aangeboden met een luchtdrukremstelsysteem dat minstens voldoet aan de bepalingen van de Europese richtlijn 71/320/EEG zoals gewijzigd door richtlijn 79/489/EEG en waarvan de massa van het voertuig in lege toestand minder bedraagt dan 2/3 van de MTM;

b) verplicht voor de hiervoor bedoelde voertuigen die, om redenen van hygiëne en/of veiligheid, niet mogen aangeboden worden met een lading.

6. Teneinde tijdens deze metingen een cilinderdruk bij de blokkeergrens van minstens 2 bar te bereiken, wordt, indien een dergelijke toestand niet kan bereikt worden door een systeem van lastsimulatie in het keuringstation, het voertuig aangeboden met een deellading zonder dat echter de massa van het voertuig de helft van het MTM overschrijdt.

7. Drukmeetpunten

a) De voertuigen bedoeld in punt 3 waarvan de oorspronkelijke drukmeetpunten :

— niet gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf de werkvloer, mogen uitgerust zijn met tijdelijke of permanente ontdubbeldrukmeetpunten;

— niet gemakkelijk toegankelijk zijn vanuit de inspectieput, zijn uitgerust met tijdelijke of permanente ontdubbeldrukmeetpunten.

b) De ontdubbeldrukmeetpunten zijn aan de linker buitenzijde van het voertuig geplaatst en bevinden zich zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke en hun onderlinge afstand bedraagt minstens 80 mm.

c) De ontdubbeldrukmeetpunten zijn conform de bepalingen van artikel 4 van de norm ISO 3583-1984.

d) Definitieve ontdubbeldrukmeetpunten die permanent aan de remkring aangekoppeld blijven, maken er deel van uit en zijn geplaatst door de constructeur of een door hem erkende werkplaats.

e) Tijdelijke ontdubbeldrukmeetpunten, maken geen deel uit van de remkring en worden verbonden met de originele drukmeetpunten. De daartoe gebruikte remleidingen zijn van een goedgekeurd type en hebben een diameter kleiner dan 10 mm.

Tijdelijke ontdubbeldrukmeetpunten worden door de gebruiker van het voertuig aangebracht vóór dat het voertuig ter keuring wordt aangeboden en verwijderd kort na die keuring.

f) De drukmeetpunten of hun ontdubbelingen moeten toegankelijk, functioneel en proper zijn.

g) De tijdelijke verbindingen moeten zodanig vastgehecht zijn dat ze de goede werking van het voertuig niet hinderen.

h) Boven elk ontdubbeldrukmeetpunt worden duidelijk en onuitwisbaar, met een letterhoogte van minimum 10 mm, de aanduidingen PCi of PCi,j,k aangebracht. De tekens i of i,j,k geven respectievelijk het volgnummer aan, van voor naar achter, van de door het drukmeetpunt bediende as of assen.

8. Controle- en afstelplaatje.

a) Tijdens de keuring wijst de bestuurder de plaats aan van het controle- en afstelplaatje voor de automatisch lastafhankelijke remkrachtregelaar (ALR) dat door de voertuigfabrikant op een goed zichtbare plaats werd aangebracht en dat de minimaal vereiste gegevens, bepaald in bijlage II van de Europese richtlijn 71/320/EEG, vermeldt.

b) Bij voertuigen die geen mechanisch of pneumatisch aangestuurd ALR hebben, vb. voertuigen uitgerust met elektronisch gestuurd remstelsysteem (EBS), is de minimale verzekerde druk voor de extrapolatie vermeld door middel van een plaatje op het voertuig of eventueel op de technische fiche.

c) Om welk plaatje het ook gaat, deze aanduidingen zijn duidelijk leesbaar en geen enkele verandering van de staat van het plaatje leidt tot verwarring.

C. Sauf dans les cas repris au point B., les véhicules sont présentés à vide.

D. Le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou son délégué fixe les modalités relatives aux divers contrôles à effectuer. »

2° Au § 6, les mots "ni de pneus à clous" sont supprimés.

**Art. 7.** A l'article 23ter du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au § 2, 3°, a) les mots "qui sont équipés d'un ralentisseur de freinage et" sont supprimés;

2° Le § 2, 3°, a) est complété par l'alinéa suivant :

« Toutefois, les autobus et autocars non équipés de ralentisseurs doivent subir un essai de freinage tous les trois mois. »

**Art. 8.** L'article 23quater du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, est complété par un § 4, rédigé comme suit :

« § 4. Lorsqu'un véhicule se trouve à l'étranger, dans un pays membre de l'Union européenne, son détenteur est tenu de le faire contrôler dans un établissement de contrôle technique agréé par l'autorité du pays concerné, de manière à respecter les délais fixés à l'article 23ter.

Toutefois, dès que le véhicule rentre en Belgique, il doit être présenté aussitôt dans une station d'inspection automobile pour régulariser sa situation. »

**Art. 9.** A l'article 23quinquies, alinéa 1<sup>er</sup> du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les mots "ou du cohabitant légal" sont insérés entre le mot "époux" et les mots "ou au nom".

**Art. 10.** A l'article 23sexies du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le § 1<sup>er</sup>, 2°, d) est complété par l'alinéa suivant :

« Ce contrôle comprend le contrôle complet pour tous les véhicules et, en outre, le contrôle de géométrie des roues et du châssis pour les véhicules des catégories M1 et N1. »

2° Au § 1<sup>er</sup>, 3°, 2<sup>e</sup> alinéa, les mots "époux ou l'enfant du précédent titulaire" sont remplacés par les mots "l'autre époux ou l'autre cohabitant légal ou un de leurs enfants".

**Art. 11.** A l'article 23octies, § 1<sup>er</sup>, 3° du même arrêté, le terme "gendarmerie" est remplacé par les termes "police fédérale".

**Art. 12.** L'article 23novies, § 3, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, est complété par un point 9 rédigé comme suit :

« 9° le nombre de kilomètres relevé lors de la visite complète précédente et actuelle pour les véhicules des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3. »

**Art. 13.** A l'article 23decies, § 6, 1<sup>er</sup> alinéa du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les mots "sur un porte-vignette" sont insérés entre les mots "collée" et "par".

**Art. 14.** A l'article 23undecies, 16°, a) et 21° du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1°) Le point 16°, a) est remplacé par la disposition suivante :

« a) efficacité de freinage en charge :

— véhicule à deux essieux maximum :

— test en charge : 12,00 EUR;

— test avec extrapolation sans raccordement ou manipulation en-dessous du véhicule : 7,00 EUR;

— test avec extrapolation avec raccordement ou manipulation en-dessous du véhicule : 25,00 EUR;

— véhicule à trois essieux ou plus :

le tarif pour un véhicule à deux essieux maximum, augmenté de 5,00 EUR par essieu supplémentaire. »

C. Behoudens in de gevallen opgenomen in punt B., worden de voertuigen aangeboden zonder lading.

D. De Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft, of zijn gemachtigde, bepaalt de modaliteiten met betrekking tot de diverse uit te voeren keuringen. »

2° In § 6, vervallen de woorden "of spijkerbanden".

**Art. 7.** In artikel 23ter van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° In § 2, 3°, a) vervallen de woorden "die met een remvertrager zijn uitgerust en waarvoor";

2° § 2, 3°, a), wordt aangevuld als volgt :

« Evenwel zijn autobussen en autocars, die niet uitgerust zijn met een remvertrager om de drie maand aan een remtest onderworpen. »

**Art. 8.** Artikel 23quater van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 15 december 1998, wordt aangevuld met een § 4, luidende :

« § 4. Wanneer een voertuig zich in het buitenland, in een lid-Staat van de Europese Unie bevindt, laat de houder het voertuig keuren door een instelling die daartoe door de overheid van het betrokken land erkend is, ten einde de termijn zoals bepaald in artikel 23ter, te eerbiedigen.

In ieder geval, wordt het voertuig wanneer het terug naar België komt, zo vlug mogelijk gekeurd om zijn toestand te regulariseren. »

**Art. 9.** In artikel 23quinquies, eerste lid van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 15 december 1998 worden de woorden "of de andere wettelijk samenwonende" ingevoegd tussen de woorden "echtgenoot" en "of op naam van één van hun kinderen".

**Art. 10.** In artikel 23sexies van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 1, 2°, d) wordt aangevuld met het volgende lid :

« Deze keuring omvat een volledige keuring voor alle voertuigen en daarenboven een keuring van wiel- en chassisgeometrie voor voertuigen van categorieën M1 en N1. »

2° In § 1, 3°, tweede lid worden de woorden "echtgenoot of een kind is van de vorige titularis" vervangen door de woorden "andere echtgenoot of de andere wettelijk samenwonende van de vorige titularis is of één van hun kinderen".

**Art. 11.** In artikel 23octies, § 1, 3° van hetzelfde besluit, wordt de term "rijkswacht" vervangen door de termen "federale politie".

**Art. 12.** In artikel 23novies, § 3, van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 15 december 1998, wordt punt 9° toegevoegd, dat luidt als volgt :

« 9° de kilometerstand tijdens de vorige en huidige volledige keuring, voor de voertuigen van de categorieën M1, M2, M3, N1, N2 en N3. »

**Art. 13.** In artikel 23decies, § 6, eerste lid van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden tussen de woorden "keuringsvignet" en "gekleefd" de woorden "op een vignetdrager" ingevoegd.

**Art. 14.** In artikel 23undecies, 16°, a) en 21° van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1°) Punt 16°, a) wordt vervangen door de volgende bepaling :

« a) remdoelmatigheid in beladen toestand :

— voertuig met hoogstens twee assen :

— test met lading : 12,00 EUR;

— test met extrapolatie zonder aansluitingen of bediening onder het voertuig : 7,00 EUR;

— test met extrapolatie met aansluitingen of bediening onder het voertuig : 25,00 EUR;

— voertuig met drie of meer assen :

het tarief voor een voertuig met hoogstens twee assen vermeerderd met 5,00 EUR per bijkomende as. »



2°) Le point 21° est remplacé par la disposition suivante :

« 21° contrôle d'un véhicule après accident :

a) contrôle de la géométrie des roues et du châssis : 76,00 EUR;

b) contrôle de la géométrie des roues : 38,00 EUR. »

**Art. 15.** Un article 27bis rédigé comme suit est inséré dans le même arrêté :

« Art. 27bis. Selon le cas, les véhicules de la catégorie N1 sont conçus, fabriqués ou transformés selon les critères minimaux suivants :

#### § 1. Camionnette à simple cabine

L'habitacle ne comporte qu'une seule rangée de sièges ou une banquette à l'avant.

##### 1.1. Produite d'origine

1.1.1. Il n'y a pas d'ancrages pour la fixation de ceintures ou de sièges dans la zone de chargement.

1.1.2. La longueur de la zone de chargement mesurée dans l'axe longitudinal du véhicule à 20 cm de hauteur à partir du plancher est au moins égale à 50 % de la longueur de l'empattement.

##### 1.2. Obtenue par transformation

1.2.1. Seuls les véhicules du type AB, AC, AF tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup> point 1<sup>er</sup>, alinéa 2 peuvent donner lieu à une transformation en camionnette.

1.2.2. Pour les véhicules neufs ou déjà immatriculés en Belgique, l'accord du constructeur est obtenu avant la transformation.

1.2.3. Une paroi de séparation verticale fixe, d'une hauteur d'au moins 20 cm, est placée derrière les sièges.

1.2.4. La distance entre tout point de la paroi de séparation et l'arrière de la partie de chargement et mesurée dans l'axe longitudinal du véhicule à 20 cm de hauteur à partir du plancher, est au moins égale à 50 % de la longueur de l'empattement.

1.2.5. Dans la zone de chargement, il n'y a pas d'ancrages pour la fixation de sièges, ou ceux-ci sont éliminés ou obturés :

— soit par soudure;

— soit par le placement d'un plateau soudé ou riveté au plancher de la partie de chargement.

#### § 2. Camionnette à double cabine

L'habitacle comporte deux rangées de sièges ou une banquette à l'avant et est séparé du compartiment réservé aux marchandises par une paroi.

L'habitacle ne comporte que 6 places maximum outre celle du conducteur.

##### 2.1. Produite d'origine

2.1.1. Il n'y a pas d'ancrage pour la fixation de ceintures ou de sièges dans la zone de chargement.

2.1.2. Une paroi de séparation verticale complète, du plancher jusqu'au toit, est présente derrière la deuxième rangée de sièges.

Cette paroi de séparation ne permet pas, par l'intérieur, le passage du compartiment voyageurs vers le compartiment marchandises lorsque le véhicule est en condition de circulation.

2.1.3. La distance, entre tout point de la paroi de séparation et l'arrière de la partie de chargement et mesurée dans l'axe longitudinal du véhicule à 20 cm de hauteur à partir du plancher, est au moins égale à 30 % de la longueur de l'empattement.

Si cette paroi de séparation peut être déplacée, la règle de 30 % est satisfaite dans la position la plus reculée.

2.1.4. Le point 2.1.3. n'est pas d'application pour les véhicules équipés d'une cabine indépendante du châssis pour autant que les compartiments réservés aux passagers et ceux réservés aux marchandises soient également complètement indépendants.

##### 2.2. Obtenue par transformation

2.2.1. La transformation doit provenir d'une camionnette à simple cabine ou d'un véhicule de catégorie AF, ayant une homologation européenne basée sur la directive 98/14/CE.

Un véhicule de catégorie AF, qui est classé N sur demande du constructeur, est réparti dans la catégorie FA.

Le véhicule répond à toutes les prescriptions techniques applicables aux véhicules de la catégorie N.

2°) Punt 21° wordt vervangen door volgende bepaling :

« 21° keuring van een voertuig na ongeval :

a) keuring van de wiel- en chassisgeometrie : 76,00 EUR;

b) keuring van de wielgeometrie : 38,00 EUR. »

**Art. 15.** In hetzelfde besluit, wordt een artikel 27bis ingevoegd, dat luidt als volgt :

« Art. 27bis. Naargelang het geval, zijn de voertuigen van categorie N1 ontworpen, gebouwd of verbouwd volgens de volgende minimale criteria :

#### § 1. Lichte vrachtauto met enkelvoudige bestuurdersruimte

De passagiersruimte bevat slechts één rij zetels of één bank.

##### 1.1. Oorspronkelijke constructie

1.1.1. In de laadruimte zijn geen bevestigingspunten voor veiligheidsgordels of zitplaatsen aanwezig.

1.1.2. De lengte van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig op een hoogte van 20 cm boven de vloer, is minstens gelijk aan 50 % van de lengte van de wielbasis.

##### 1.2. Bekomen door verbouwing

1.2.1. Enkel voertuigen van de types AB, AC en AF zoals gedefinieerd in artikel 1, § 1, punt 1, tweede lid, mogen verbouwd worden tot lichte vrachtauto.

1.2.2. Voor nieuwe en reeds in België ingeschreven voertuigen, wordt vóór de verbouwing daarvoor het akkoord van de constructeur bekomen.

1.2.3. Een vaste verticale scheidingswand, met een hoogte van minstens 20 cm, is achter de zitplaatsen aangebracht.

1.2.4. De afstand tussen elk punt van de scheidingswand en de achterzijde van de laadruimte en gemeten in de langsrichting van het voertuig op een hoogte van 20 cm boven de vloer, is minstens gelijk aan 50 % van de lengte van de wielbasis.

1.2.5. In de laadruimte zijn geen bevestigingspunten voor zitplaatsen aanwezig, of zijn die verwijderd of onbruikbaar gemaakt door :

- hetzij een lasnaad;

- hetzij het aanbrengen van een plaat die aan de vloer van de laadruimte is gelast of vastgeklonken.

#### § 2. Lichte vrachtauto met dubbele bestuurdersruimte

De passagiersruimte omvat twee rijen zetels of banken en is afgescheiden van het goederengedeelte door een wand.

De passagiersruimte beschikt over maximum 6 plaatsen die van de bestuurder niet meegerekend.

##### 2.1. Oorspronkelijke constructie

2.1.1. In de laadruimte zijn geen verankeringen voor veiligheidsgordels of voor zitplaatsen aanwezig.

2.1.2. Achter de tweede rij zitplaatsen is een verticale, volledige scheidingswand, van de vloer tot het dak, aanwezig.

Deze scheidingswand moet derwijze aangebracht zijn dat er, tijdens het rijden, langs binnen, geen doorgang tussen de laadruimte en de passagiersruimte mogelijk is.

2.1.3. De afstand, tussen elk punt van de scheidingswand en de achterzijde van de laadruimte en gemeten in de langsrichting van het voertuig op een hoogte van 20 cm boven de vloer, is minstens gelijk aan 30 % van de lengte van de wielbasis.

Indien deze wand verplaatsbaar is, is aan de 30 % regel voldaan in de meest naar achter geschoven stand.

2.1.4. Punt 2.1.3. is niet van toepassing op voertuigen die uitgerust zijn met een van het chassis onafhankelijke bestuurdersruimte en voor zover dat de compartimenten voor passagiers en goederen eveneens volledig onafhankelijk zijn.

##### 2.2. Bekomen door verbouwing

2.2.1. De verbouwing kan enkel met een lichte vrachtauto met enkelvoudige bestuurdersruimte of met een voertuig van categorie AF, met een Europese goedkeuring op basis van richtlijn 98/14/EG.

Een voertuig van categorie AF, dat op vraag van de constructeur, als N geklasseerd is, wordt bij de categorie FA ingedeeld.

Het voertuig beantwoordt aan alle technische voorschriften, van toepassing op voertuigen van categorie N.

2.2.2. Pour les véhicules neufs ou déjà immatriculés en Belgique, l'accord du constructeur est obtenu avant la transformation.

2.2.3. Une paroi de séparation verticale complète, du plancher jusqu'au toit, est placée derrière la deuxième rangée de sièges.

Cette paroi de séparation ne permet pas, par l'intérieur, le passage du compartiment voyageurs vers le compartiment marchandises lorsque le véhicule est en condition de circulation.

2.2.4. La distance à partir d'un point quelconque de la paroi de séparation et l'arrière de la zone de chargement, mesurée dans l'axe longitudinal du véhicule, à une hauteur allant du plancher jusqu'au toit diminuée de 30 cm à sa partie supérieure, est au moins égale à 30 % de la longueur de l'empatement sur toute la largeur de ladite zone.

2.2.5. Dans la zone de chargement, il n'y a pas d'ancrages pour la fixation de sièges, ou ceux-ci sont éliminés ou obturés :

— soit par soudure;

— soit par le placement d'un plateau soudé ou riveté au plancher de la partie de chargement. »

**Art. 16.** A l'article 28 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 11 août 1976, 11 mars 1977, 21 décembre 1979, 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 9 mai 1988, 23 septembre 1991 et 10 avril 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au § 1<sup>er</sup>, les points "17° à 22°" deviennent respectivement "19° à 24°".

2° Au § 1<sup>er</sup> sont insérés les points suivants entre le point 16° et le nouveau point 19° :

« 17° « Feu de position latéral » : tout feu destiné à indiquer la présence du véhicule vu de côté.

18° « Signal de détresse » : le fonctionnement simultané de tous les indicateurs de direction, destiné à signaler un danger conformément aux dispositions de l'article 32bis du règlement général relatif à la police de la circulation routière. »

3° Au § 2, 1°, c), 4, 1<sup>er</sup> alinéa sont apportées les modifications suivantes :

— les mots "et de gendarmerie" sont supprimés.

— les mots "les véhicules du Service Public Fédéral de la Justice utilisés pour le transport de détenus et pour le Ministère public, le véhicule de service des gouverneurs de province, les véhicules non banalisés des services d'inspection des régions et des sociétés de transport en commun chargés des contrôles routiers" sont insérés entre les mots "le Ministre de la Défense Nationale" et les mots "les ambulances".

4° Au § 2, 1°, c), est ajouté un point 9, rédigé comme suit :

« 9. Le Ministre de l'Intérieur peut, en ce qui concerne les ambulances, imposer une signalisation complémentaire aux conditions qu'il détermine. »

5° Au § 3, 2°, le point 6 est complété par la disposition suivante :

« Le nombre de feux-stop obligatoires est de trois pour les véhicules de la catégorie M1, mis en circulation après le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et ayant une réception par type européenne. Il est de deux pour les véhicules d'une autre catégorie; toutefois un troisième feu-stop est autorisé. »

6° Au § 4, le point 13 est remplacé par la disposition suivante :

« 13. Sont exemptés des dispositions prévues au présent § 4, les véhicules destinés à combattre l'incendie, les mixers à béton, les pompes à béton, les transports de voitures, ainsi que les véhicules visés à l'article 7 de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. »

2.2.2. Voor nieuwe en reeds in België ingeschreven voertuigen, wordt vóór de verbouwing daarvoor het akkoord van de constructeur bekomen.

2.2.3. Achter de tweede rij zitplaatsen is een volledige verticale scheidingswand, van het dak tot de vloer, aangebracht.

Deze scheidingswand is derwijze aangebracht dat tijdens het rijden langs binnen geen doorgang tussen de laadruimte en de passagiersruimte mogelijk is.

2.2.4. De afstand, tussen gelijk welk punt van de scheidingswand en de achterzijde van de laadruimte en gemeten in de langsrichting van het voertuig en op een hoogte vanaf de vloer tot 30 cm onder het hoogste punt van het dak, is over de ganse breedte van voormelde ruimte minstens gelijk aan 30 % van de lengte van de wielbasis.

2.2.5. In de laadruimte zijn geen bevestigingspunten voor zitplaatsen aanwezig, of zijn die verwijderd of onbruikbaar gemaakt door :

— hetzij een lasnaad;

— hetzij het aanbrengen van een plaat die aan de vloer gelast of geklonken is. »

**Art. 16.** Artikel 28 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 11 augustus 1976, 11 maart 1977, 21 december 1979, 16 november 1984, 13 september 1985, 9 mei 1988, 23 september 1991 en 10 april 1995, wordt als volgt gewijzigd :

1° In § 1 worden de punten "17° tot 22°" respectievelijk "19° tot 24°".

2° In § 1 worden tussen het punt 16° en het nieuwe punt 19° volgende punten ingevoegd :

« 17° « Zijmarkeringslicht » : elk licht dat dient om de aanwezigheid van een voertuig vanaf de zijkant aan te geven.

18° « Noodsignaal » : het gelijktijdig knipperen van de richtingaanwijzers, ten einde een gevaar zoals bedoeld in de bepalingen van artikel 32bis van het algemeen reglement betreffende de politie op het wegverkeer, kenbaar te maken. »

3° In § 2, 1°, c), 4, eerste lid worden volgende wijzigingen aangebracht :

— de woorden "politie- en rijkswachtdiensten" worden vervangen door het woord "politiediensten".

— de woorden "de voertuigen van de Federale Overheidsdienst van Justitie bestemd voor het vervoer van gedetineerden en voor het Openbaar Ministerie, het dienstvoertuig van de provinciegouverneurs, de herkenbare voertuigen van de inspectiediensten van de gewesten en van de maatschappijen voor openbaar vervoer belast met wegcontrole" worden ingevoegd tussen de woorden "Minister van Landsverdediging" en de woorden "de ambulances".

4° In § 2, 1°, c), wordt een punt 9 toegevoegd dat luidt als volgt :

« 9. De Minister van Binnenlandse Zaken kan voor ambulances bijkomende signalisatie opleggen onder de door hem gestelde voorwaarden. »

5° In § 3, 2° wordt punt 6 als volgt aangevuld :

« Het aantal verplichte stoplichten bedraagt drie voor voertuigen van categorie M1, in gebruik genomen na 1 januari 1998 en die een Europese typegoedkeuring hebben. Voor de voertuigen van een andere categorie, bedraagt het twee, met dien verstande dat een derde stoplicht toegelaten is. »

6° In § 4, wordt punt 13 vervangen door volgende bepaling :

« 13. De voertuigen voor brandbestrijding, de betonmixers, betonpompen, voertuigen voor vervoer van personenwagens, evenals de voertuigen bedoeld in artikel 7 van het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg, zijn niet onderworpen aan de bepalingen van § 4. »



7° Il est ajouté un § 5 rédigé comme suit :

« § 5 Marquages rétroréfléchissants :

1° Les véhicules des catégories M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3, O4, peuvent être pourvus de marquages rétroréfléchissants appliqués selon les règles fixées par le Règlement n° 104, concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétroréfléchissants pour véhicules lourds et longs et leurs remorques constituant l'additif n° 103 à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes, applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions de Genève, en date du 20 mars 1958, révisé le 10 novembre 1967 et le 16 octobre 1995.

Le Règlement n° 104 est repris à l'annexe 18 du présent arrêté.

Le Ministre ou son délégué désigne le ou les laboratoire(s) habilité(s) à effectuer les essais prévus par ce Règlement.

Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière est chargé de la gestion administrative et de la mise en œuvre de ce Règlement et de délivrer notamment, dans le cas où les essais s'avèrent positifs, l'homologation aux fabricants qui en auront fait la demande.

Les dispositifs de marquage rétroréfléchissants portent une marque d'homologation du type :

C Ex 104 R - 0001148

"C" indique la classe du matériau et peut être remplacé par "D", "D/E" ou "E".

2° Les prescriptions du Règlement n° 104 sont obligatoires pour les véhicules destinés au transport exceptionnel.

3° Par dérogation aux dispositions du point 3.1 de l'annexe 9 du Règlement n° 104, des marquages et des graphiques distinctifs rétroréfléchissants (publicité) peuvent être apposés sur la paroi arrière des véhicules à condition qu'ils satisfassent aux mêmes conditions que ceux pouvant se trouver sur les parois latérales. »

**Art. 17.** A l'article 30, § 2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 22 mai 1989 et 21 octobre 2002, les mots "avec rétracteur" à l'avant-dernier alinéa sont supprimés.

**Art. 18.** A l'article 31 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 11 août 1976, 10 décembre 1976, 16 novembre 1984 et 9 avril 1990, au § 1<sup>er</sup>, 2°, b), la longueur de "11 m" est remplacée par "12 m".

**Art. 19.** A l'article 32bis du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 22 mai 1989, 23 septembre 1991, 10 avril 1995 et 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au point 1.4.1.1., deuxième alinéa, les mots "qui effectuent du transport international" sont insérés entre les mots "essieux avant directionnels" et "la masse maximale autorisée";

2° Le point 2.1.3. est remplacé par la disposition suivante :

« 2.1.3. La longueur maximale est fixée à :

- véhicule autre que autobus ou autocar : 12 m;
- autobus ou autocar à 2 essieux : 13,5 m;
- autobus ou autocars ayant plus de 2 essieux : 15 m;
- véhicule à soufflet : 18,75 m;
- autobus ou autocar avec remorque : 18,75 m.

Dans le cas où un accessoire démontable, tel qu'un coffre à skis, est fixé sur un autobus ou autocar, la longueur du véhicule, accessoire compris, ne dépasse pas la longueur maximale prévue à l'alinéa premier. »

7° Er wordt een § 5 toegevoegd die luidt als volgt :

« § 5 Reflecterende markeringen :

1° De voertuigen van de categorieën M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3, O4 mogen voorzien zijn van reflecterende markeringen die voldoen aan de regels die bepaald werden door Reglement nr. 104 betreffende de eenvormige voorschriften aangaande de goedkeuring van reflecterende platen voor zware en lange voertuigen en hun aanhangwagens, opgenomen in addendum 103 van het Akkoord betreffende invoeren van eenvormige technische voorschriften voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en voor onderdelen die geschikt zijn en om gemonteerd of gebruikt te worden op wielvoertuigen en de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning van goedkeuringen afgeleverd conform de geldende voorschriften van Genève van 20 maart 1958 gewijzigd op 10 november 1967 en 16 oktober 1995.

Het Reglement nr. 104 wordt opgenomen als bijlage 18 bij dit besluit.

De Minister of zijn gemachtigde duidt (het) (de) laborator(i)um(a) aan (dat) (die) gemachtigd (is) (zijn) om de testen uit te voeren, voorgeschreven door dit Reglement.

De Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid is belast met het administratief beheer en de toepassing van dit Reglement en inzonderheid om, ingeval van positieve testen, de goedkeuring af te leveren aan de fabrikanten die erom vragen.

De retroreflecterende markeringsinrichtingen dragen een goedkeuringsteken van het type :

C Ex 104 R - 0001148

"C" duidt op de klasse van materiaal en kan vervangen zijn door "D", "D/E" of "E".

2° De voorschriften van Reglement nr. 104 zijn verplicht voor voertuigen bestemd voor uitzonderlijk vervoer.

3° In afwijking van de bepalingen van punt 3.1 van bijlage 9 van het Reglement nr. 104 mogen op de achterzijde van de voertuigen retroreflecterende kenmerkende markeringen en grafische afbeeldingen (reklame) aangebracht worden op voorwaarde dat ze voldoen aan dezelfde voorwaarden als deze die zich op de zijwanden mogen bevinden. »

**Art. 17.** In artikel 30, § 2, van hetzelfde besluit, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 22 mei 1989 en 21 oktober 2002, worden in het voorlaatste lid de woorden "met bandspoel", geschrapt.

**Art. 18.** In artikel 31 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 11 augustus 1976, 10 december 1976, 16 november 1984 en 9 april 1990 wordt in § 1, 2°, b) de lengte "11 m" vervangen door "12 m".

**Art. 19.** In artikel 32bis van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 november 1984, 13 september 1985, 22 mei 1989, 23 september 1991, 10 april 1995 en 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° In punt 1.4.1.1., tweede lid, worden de woorden "voor internationaal vervoer" ingevoegd tussen de woorden "motorvoertuigen" en "met";

2° Punt 2.1.3. wordt vervangen als volgt :

« 2.1.3 De maximale lengte is vastgesteld op :

- ander voertuig dan een autobus of autocar : 12 m;
- autobus of autocar met 2 assen : 13,5 m;
- autobus of autocar met meer dan 2 assen : 15 m;
- voertuig met vouwbalg : 18,75 m;
- autobus of autocar met aanhangwagen : 18,75 m.

Als demonteerbare toebehoren zoals skiboxen op een autobus of autocar worden aangebracht bedraagt de lengte van het voertuig, inclusief toebehoren niet meer dan de in het eerste lid bepaalde lengte. »

3° Il est ajouté au point 3, un point 3.4. rédigé comme suit :

« 3.4. Détermination de la masse maximale remorquable admissible d'un véhicule à moteur destiné à tracter une remorque, qu'il s'agisse d'un véhicule tracteur ou non.

La masse maximale remorquable admissible lors de l'immatriculation ou de la mise en service d'un véhicule à moteur, est la plus faible des valeurs ci-après :

— pour tous les véhicules : la masse tractable maximale techniquement admissible qui est fonction de la construction et des performances du véhicule et/ou de la puissance du dispositif mécanique d'attelage;

— pour les véhicules destinés uniquement à tracter des remorques sans freins de service : la moitié de la masse du véhicule en ordre de marche avec un maximum de 0,75 tonne;

— pour les véhicules dont la masse maximale ne dépasse pas 3,5 tonnes, destinés uniquement à tracter des remorques équipées de freins de service : la masse maximale autorisée du véhicule ou, pour les véhicules hors route, une fois et demie cette masse avec un maximum de 3,5 tonnes;

— pour les véhicules dont la masse maximale dépasse 3,5 tonnes, destinés uniquement à tracter des remorques équipées d'un système de freins à inertie : 3,5 tonnes;

— pour les véhicules destinés à tracter des remorques équipées d'un système de freinage continu : une fois et demie la masse maximale autorisée du véhicule.

Une masse inférieure à celle qui est ainsi déterminée peut être acceptée à la demande du constructeur. »

**Art. 20.** A l'article 34 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 14 janvier 1971 et 12 décembre 1975 sont apportées les modifications suivantes :

1° Le § 1<sup>er</sup> est remplacé par la disposition suivante :

« § 1<sup>er</sup>. 1°. La capacité de charge et la catégorie de vitesse des pneus sont compatibles avec la capacité de charge par essieu et la vitesse maximale prévues au PVA, au certificat de conformité ou au carnet d'instructions du constructeur.

Pour les véhicules de la catégorie M1, les règles ci-après sont d'application :

— le montage de jantes et/ou pneumatiques non d'origine n'amène pas à une augmentation de la voie de plus de 2 %. Toutefois, pour les véhicules hors route, la tolérance est 4 %;

— la carrosserie couvre les pneumatiques;

— il existe en toutes circonstances un espace libre entre la bande de roulement du pneumatique et la surface interne du garde-boue;

— si les pneumatiques ne sont pas ceux prévus au PVA, leurs diamètres correspondent aux valeurs initiales avec une tolérance de - 2 % et + 1,5 %.

2° Les véhicules de la catégorie M1, homologués conformément à la directive 70/156/CEE, sont équipés au moment de leur première mise en service de pneumatiques qui sont conformes aux annexes à la directive 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992, relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage.

Les pneumatiques portent la marque du pneumatique, le nom et la gamme et les deux marquages suivants :

a) Un marquage de type Ex ab815222 ou ex 815222 où les différentes parties signifient successivement :

— E et e : symbole indiquant que le pneu a été agréé soit en application de l'Accord de 1958 de la Commission Economique pour l'Europe de Genève, soit selon les règles de l'Union européenne;

— x : un des symboles par lesquels sont codifiés les pays adhérant à l'Accord de 1958 de la Commission Economique pour l'Europe de Genève;

— ab : le numéro de l'amendement du règlement ECE de Genève;

— 815222 : un numéro d'homologation.

3° In punt 3 wordt een punt 3.4. toegevoegd dat luidt als volgt :

« 3.4. Bepaling van de maximale toegelaten sleepbare massa van een motorvoertuig, al of niet een specifieke trekker, bestemd om een aanhangwagen te trekken.

De maximale toegelaten sleepbare massa is op het ogenblik van de inschrijving of de indienstelling van een motorvoertuig, de laagste van de volgende waarden :

— voor alle voertuigen : de technisch toelaatbare sleepbare massa die functie is van de constructie en de prestaties van het voertuig en/of de capaciteit van de koppelinrichting;

— voor voertuigen die uitsluitend bestemd zijn om aanhangwagens zonder bedrijfsrem te slepen : de helft van de massa van het voertuig in rijklare toestand met een maximum van 0,75 ton;

— voor voertuigen waarvan de maximale massa 3,5 ton niet overschrijdt en die uitsluitend bestemd zijn voor het slepen van aanhangwagens met een bedrijfsrem : de hoogst toegelaten massa van het voertuig, of voor de terreinvoertuigen, anderhalve maal deze massa met een maximum van 3,5 ton;

— voor voertuigen met een maximale massa van meer dan 3,5 die uitsluitend bestemd zijn voor het slepen van aanhangwagens met een oplooppemmen : 3,5 ton;

— voor voertuigen die bestemd zijn voor het slepen van aanhangwagens met een continueinrichting : anderhalve maal de hoogst toegelaten massa van het voertuig.

Een lagere dan de aldus bepaalde massa kan aanvaard worden op verzoek van de fabrikant. »

**Art. 20.** In artikel 34 van hetzelfde besluit gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971 en 12 december 1975 worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° § 1, wordt vervangen door volgende bepaling :

« § 1. 1°. Het draagvermogen en de snelheidscategorie van de banden zijn verenigbaar met het laadvermogen per as en de maximale snelheid bepaald in het PVG, het certificaat van overeenstemming of het instructieboekje van de constructeur.

Voor de voertuigen van de categorie M1 zijn de hierna volgende regels van toepassing :

— de montage van niet-oorspronkelijke velgen en/of banden, leidt niet tot een verhoging van het spoor met meer dan 2 %. Evenwel bedraagt de tolerantie 4 % voor terreinvoertuigen;

— het koetswerk bedekt de banden;

— er bestaat onder alle omstandigheden een vrije ruimte tussen het loopvlak van de band en de binnenvleugel;

— indien de banden niet opgenomen zijn in het PVG komen hun diameters overeen met de initiële waarden met een tolerantie van - 2 % en + 1,5 %.

2° De voertuigen van categorie M1, goedgekeurd conform de richtlijn 70/156/EEG, zijn bij hun eerste indienstelling uitgerust met banden die conform zijn aan de bijlagen van richtlijn 92/23/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende banden voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan alsmede betreffende de montage ervan.

De banden zijn voorzien van het merk, de naam, het gamma en de twee volgende aanduidingen :

a) Een aanduiding van het type Ex ab815222 of ex 815222, waarbij de onderscheiden delen de volgende betekenis hebben :

— E en e : symbool dat aangeeft dat de band goedgekeurd werd hetzij door toepassing van het Akkoord van 1958 van de Economische Commissie voor Europa van Genève, hetzij volgens de regels van de Europese Unie;

— x : een van de symbolen waarmee de landen aangegeven worden die het Akkoord van 1958 van de Economische Commissie voor Europa van Genève, onderschreven;

— ab : het volgnummer van het amendement van het ECE reglement van Genève;

— 815222 : een goedkeuringsnummer.

b) Un marquage du type 195/65 R 15 91 H dont les différentes parties signifient successivement :

- 195 : la largeur du pneu en mm;
- 65 : la série du pneu : rapport hauteur sur largeur de la section du pneu ( $H/S = 0,65$ );
- R : Radial;
- 15 : le diamètre intérieur : 15 pouces;
- 91 : l'indice de capacité de charge (91 = 615 kg);
- H : la catégorie de vitesse (H = 210 km/h).

Les symboles des catégories de vitesse sont codifiés comme suit :

Symbole de la catégorie de vitesse Symbool van de snelheids-categorie	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	H	V	W	Y	ZR
Vitesse (km/h) Snelheid (km/uur)	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	240	270	300	> 240

3° Les pneumatiques montés sur les véhicules de la catégorie M1, mis en service pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et les pneumatiques des véhicules des autres catégories, mis en service avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ne doivent pas être pourvus du marquage du type Ex 02815222 ou ex 815222.

Les pneumatiques montés sur tous les véhicules, mis en service pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004, sont conformes aux prescriptions de la directive 92/23/CEE du Conseil précitée et portent les marquages prévus au § 1<sup>er</sup>, 2°.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004, tous les pneumatiques vendus à l'état neuf portent ces marquages, sauf les pneumatiques rechapés.

4° Les pneumatiques rechapés peuvent être montés sur les véhicules en service jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2006, moyennant la preuve qu'il s'agit de pneumatiques rechapés selon les règles de l'art.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006, tous les pneumatiques rechapés vendus et montés sur les véhicules en service sont homologués conformément au Règlement n° 108 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles et au Règlement n° 109 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation de la fabrication de pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques, annexés à l'Accord de Genève de la Commission Economique pour l'Europe.

Les Règlements n° 108 et n° 109 sont repris respectivement aux annexes 19 et 20 du présent arrêté.

Le Ministre ou son délégué désigne le ou les laboratoire(s) habilité(s) à effectuer les essais prévus par ces Règlements. Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière est chargé de la gestion administrative et de la mise en œuvre de ces Règlements et de délivrer notamment, dans le cas où les essais s'avèrent positifs, l'homologation aux fabricants qui en auront fait la demande.

Les pneumatiques portent le marquage d'homologation prévu par ces Règlements et qui est du type :

- pour le Règlement n° 108 : Ex 108R-002439;
- pour le Règlement n° 109 : Ex 109R-002439. ».

2° Le § 3 est remplacé par la disposition suivante :

« § 3. 1° Les prescriptions suivantes sont d'application pour les pneumatiques montés sur les véhicules de la catégorie M1.

— Les pneus montés sur les roues d'un même essieu ont les mêmes caractéristiques techniques. Ils sont montés dans le sens de roulement correct s'il s'agit des pneus directionnels et asymétriques.

— Des pneus du type "radial" ne sont montés sur les roues de l'essieu avant que si des pneumatiques de ce type sont montés sur les roues de l'essieu arrière.

— Les pneumatiques qui présentent des crevasses ou des entailles sont remplacés.

— En aucun cas, des pneumatiques retaillés ou redessinés ne sont montés.

— Le montage de pneumatiques de type M + S (ce marquage est mentionné sur le pneumatique) dont la catégorie de vitesse correspond à une vitesse inférieure à celle des pneus d'origine est autorisé. Dans ce cas, la vitesse de roulement sera adaptée à cette limite inférieure.

b) Een aanduiding van het type 195/65 R 15 91 H, waarbij de onderscheiden delen de volgende betekenis hebben :

- 195 : de breedte van de band in mm;
- 65 : de bandenserie : verhouding tussen de hoogte en de breedte van de doorsnede van de band ( $H/S = 0,65$ );
- R : Radiaalband;
- 15 : de inwendige diameter : 15 duim;
- 91 : de belastingsindex (91 = 615 kg);
- H : de snelheidscategorie (H = 210 km/u).

De symbolen van de snelheidscategorieën zijn als volgt gecodificeerd :

3° De banden die gemonteerd zijn op voertuigen van categorie M1, die voor de eerste maal in dienst gesteld zijn vóór 1 januari 1998 en banden van voertuigen van andere categorieën, in dienst gesteld vóór 1 juli 2002 moeten niet voorzien zijn van de aanduiding van het type Ex 02815222 of ex 815222.

De banden van alle voertuigen, voor de eerste maal in dienst gesteld vanaf 1 januari 2004, voldoen aan de voorschriften van de voormelde richtlijn 92/23/EEG van de Raad en zijn voorzien van de aanduidingen bedoeld in § 1, 2°.

Vanaf 1 januari 2004, zijn alle nieuw verkochte banden, behalve de heropgegoten banden, voorzien van die aanduidingen.

4° De heropgegoten banden mogen gemonteerd zijn op voertuigen in gebruik tot 1 januari 2006, op voorwaarde dat het bewijs geleverd wordt dat het om banden gaat die heropgegoten zijn volgens de regels van de kunst.

Vanaf 1 januari 2006, zijn alle heropgegoten banden die verkocht en gemonteerd worden op voertuigen in dienst, goedgekeurd conform Reglement nr. 108 betreffende de eenvormige voorschriften, aangaande de goedkeuring van de fabricatie van heropgegoten banden voor motorvoertuigen en conform Reglement nr. 109 betreffende de eenvormige voorschriften, aangaande de goedkeuring van de fabricatie van heropgegoten banden voor bedrijfsvoertuigen en hun aanhangwagens, in bijlage aan het Akkoord van Genève van de Economische Commissie voor Europa.

De reglementen nr. 108 en nr. 109 worden opgenomen als respectievelijk bijlagen 19 en 20 bij dit besluit.

De Minister of zijn gemachtigde duidt (het) (de) labo(s) aan (dat) (die) gemachtigd (is) (zijn) om de testen uit te voeren, voorgeschreven door deze Reglementen. De Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid is belast met het administratief beheer en de toepassing van deze Reglementen en inzonderheid om ingeval van positieve testen, de goedkeuring af te leveren aan de fabrikanten die erom vragen.

De banden dragen het goedkeuringsteken, dat bepaald is door die Reglementen en van het volgende type is :

- voor het Reglement nr. 108 : Ex 108R-002439;
- voor het Reglement nr. 109 : Ex 109R-002439. »

2° § 3 wordt vervangen door volgende bepaling :

« § 3. 1° Volgende voorschriften zijn van toepassing op de banden die gemonteerd zijn op voertuigen van categorie M1.

— Banden die op velgen gemonteerd zijn van éénzelfde as hebben dezelfde technische karakteristieken. Zij zijn in de juiste draairichting gemonteerd in het geval van directionele en asymmetrische banden.

— Radiaalbanden worden slechts vooraan gemonteerd, indien hetzelfde type ook achteraan is gemonteerd.

- Banden die scheuren of barsten vertonen, worden vervangen.

— Hertekende of opnieuw ingesneden banden worden nooit gemonteerd.

— De montage van banden van het type M + S (deze aanduiding bevindt zich op de band) waarvan de snelheidscategorie overeenkomt met een lagere snelheid dan die van de origineel gemonteerde banden, zijn toegelaten. In dat geval zal de rijsnelheid aangepast zijn aan deze lagere limiet.



Une étiquette de rappel de cette vitesse limite sera apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit aisément visible du conducteur.

Cette étiquette pourra rester apposée même si l'utilisateur monte des pneumatiques avec un indice de vitesse supérieur.

Ces pneumatiques sont autorisés uniquement durant la période allant du 1<sup>er</sup> octobre au 30 avril.

Les dispositions de ce point ne s'appliquent pas aux pneumatiques de type M+S ayant une catégorie de vitesse dont la vitesse correspondante est égale ou supérieure à la vitesse maximale prévue pour le véhicule.

2° En ce qui concerne la limite d'usure, la profondeur restante de la sculpture du pneumatique est supérieure à 1,6 mm sur les trois quarts de la bande de roulement, à l'exception des pneumatiques pour véhicules lents.

Les pneumatiques des véhicules de la catégorie M1 comportent au moins six rangées transversales d'indicateurs d'usure, à peu près également espacées et situées dans les rainures principales de la zone centrale de la bande de roulement, qui couvre environ les trois quarts de la largeur de celle-ci. Ces indicateurs d'usure sont conçus de façon à ne pas être confondus avec les ponts de gomme existant entre les nervures ou les pavés de la bande de roulement.

Toutefois, pour les pneumatiques destinés à être montés sur des jantes de diamètre nominal inférieur ou égal à 12 pouces, quatre rangées d'indicateurs d'usure sont acceptées.

Les indicateurs d'usure permettent de signaler que les rainures de la bande de roulement n'ont plus qu'une profondeur de 1,6 mm avec une tolérance de + 0,6/-0 mm. »

**Art. 21.** A l'article 36 § 1<sup>er</sup> du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975 et du 20 juillet 1993, dont le texte actuel formera le point 1, il est ajouté un point 2 rédigé comme suit :

« 2. Les véhicules à moteur mis en circulation pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004 offrent, par tonne de la masse en charge maximale techniquement admissible de l'ensemble, une puissance du moteur fournie d'au moins :

- 1,5 kW (CE) à des vitesses jusqu'à 10 km/h.
- 2,5 kW (CE) à des vitesses jusqu'à 40 km/h.
- 4 kW (CE) à des vitesses jusqu'à 70 km/h.
- 5 kW (CE) dans tous les autres cas. »

**Art. 22.** L'article 39 § 3 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 17 février 1995, est complété comme suit :

« 3. Les véhicules à moteur sont soumis aux dispositions des annexes à la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur, modifiée par la directive 91/441/CEE du Conseil du 26 juin 1991, par la directive 93/59/CEE du Conseil du 28 juin 1993, par la directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994, par la directive 96/44/CE de la Commission du 1<sup>er</sup> juillet 1996, par la directive 96/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 octobre 1996, par la directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998, par la directive 98/77/CE de la Commission du 2 octobre 1998, par la directive 1999/102/CE de la Commission du 15 décembre 1999 et par la directive 2001/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 janvier 2001.

Pour les véhicules qui sont homologués ou mis en service pour la première fois avant les dates mentionnées à l'alinéa suivant, les valeurs limites des émissions de l'essai du type I sont celles indiquées à la ligne A du tableau figurant au point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE (3 euros).

Pour les véhicules homologués à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005 ou mis en service pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006, les valeurs limites des émissions de l'essai du type I sont celles indiquées à la ligne B du tableau figurant au point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE (Euro 4). Toutefois, pour les véhicules de la catégorie M dont la masse maximale autorisée dépasse 2500 kg et les véhicules de la catégorie N1 dont la masse du véhicule en ordre de marche majorée d'une masse de 25 kg dépasse 1305 kg, les deux dates mentionnées ci-dessus sont remplacées respectivement par le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Ter herinnering zal een plaatje met deze limietsnelheid binnenin het voertuig aangebracht worden, op een voor de bestuurder goed zichtbare plaats.

Dat plaatje mag ook gekleefd blijven als banden gemonteerd werden met een hogere snelheidsindex.

Bedoelde banden zijn slechts toegelaten gedurende de periode van 1 oktober tot 30 april.

De bepalingen van dit punt zijn niet van toepassing voor banden van het type M+S met een snelheidscategorie waarvan de overeenstemmende snelheid groter of gelijk aan de voor het voertuig bepaalde maximale snelheid.

2° Behalve voor banden voor voertuigen voor traag vervoer, bedraagt de overblijvende diepte van de tekening van de band, meer dan 1,6 mm over de drie vierden van het loopvlak.

De banden van de voertuigen van categorie M1 omvatten ten minste zes dwars lopende rijen slijtage-indicatoren ongeveer gelijkmatig verdeeld over het loopvlak en gelegen in de brede groeven in het centrale gedeelte van het loopvlak dat ongeveer driekwart van de breedte van het loopvlak beslaat. De slijtage-indicatoren kunnen niet worden verworven met de rubber overbruggingen tussen de ribben of de nokken van het loopvlak.

Voor banden die kunnen worden gemonteerd op velgen met een nominale diameter van ten hoogste 12" zijn vier rijen indicatoren evenwel voldoende.

De slijtage-indicatoren maken het mogelijk met een tolerantie van + 0,6/-0 mm aan te geven dat de groeven van het loopvlak nog slechts een diepte hebben van 1,6 mm. »

**Art. 21.** Artikel 36, § 1 van hetzelfde besluit gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975 en van 20 juli 1993, waarvan de bestaande tekst punt 1 zal vormen, wordt aangevuld met een punt 2, luidende :

« 2. Motorvoertuigen, voor de eerste maal in gebruik genomen vanaf 1 januari 2004, beschikken per ton van de maximale technisch toelaatbare massa van de sleep over een motorvermogen van minstens :

- 1,5 kW (EG) bij snelheden tot 10 km/u.
- 2,5 kW (EG) bij snelheden tot 40 km/u.
- 4 kW (EG) bij snelheden tot 70 km/u.
- 5 kW (EG) in alle andere gevallen. »

**Art. 22.** Artikel 39, § 3, van hetzelfde besluit, gewijzigd door het koninklijk besluit 17 februari 1995, wordt aangevuld als volgt :

« 3. Motorvoertuigen zijn onderworpen aan de bepalingen van de bijlagen van richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-Staten met betrekking tot de maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren in motorvoertuigen, gewijzigd door de richtlijn 91/441/EEG van de Raad van 26 juni 1991, door de richtlijn 93/59/EEG van de Raad van 28 juni 1993, door de richtlijn 94/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 maart 1994, door richtlijn 96/44/EG van de Commissie van 1 juli 1996, door de richtlijn 96/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 oktober 1996, door de richtlijn 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998, door de richtlijn 98/77/EG van de Commissie van 2 oktober 1998, door de richtlijn 1999/102/EG van de Commissie van 15 december 1999 en door de richtlijn 2001/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 januari 2001.

Voor voertuigen die goedgekeurd worden of voor het eerst in dienst gesteld worden vóór de in volgend lid vermelde data, zijn de grenswaarden voor de emissies van de proef type I deze aangegeven in rij A van de tabel in punt 5.3.1.4 van bijlage I bij de richtlijn 70/220/EEG (3 euros).

Voor voertuigen goedgekeurd vanaf 1 januari 2005 of voor het eerst in dienst gesteld vanaf 1 januari 2006, zijn de grenswaarden voor de emissies van de proef type I deze aangegeven in rij B van de tabel in punt 5.3.1.4 van bijlage I bij de richtlijn 70/220/EEG (Euro 4). Evenwel, voor de voertuigen van categorie M waarvan de maximaal toegelaten massa groter is dan 2500 kg en de voertuigen van categorie N1 waarvan de massa van het voertuig in rijklare toestand vermeerderd met een massa van 25 kg meer bedraagt dan 1305 kg, worden de twee bovenvermelde data vervangen door respectievelijk 1 januari 2006 en 1 januari 2007.

4. Les véhicules à moteur sont soumis aux dispositions des annexes de la directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules, modifiée par la directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 et par la directive 2001/27/CE de la Commission du 10 avril 2001.

Pour les véhicules homologués ou mis en service pour la première fois avant les dates mentionnées à l'alinéa suivant, les émissions de gaz polluants et de particules polluantes et l'opacité des fumées provenant du moteur sont conformes aux valeurs limites indiquées à la ligne A des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE (3 euros).

Pour les véhicules homologués à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2005 ou mis en service pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2006, les émissions de gaz polluants et de particules polluantes et l'opacité des fumées provenant du moteur sont conformes aux valeurs limites indiquées à la ligne B1 des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE (4 euros).

5. Le Ministre ou son délégué désigne le ou les laboratoire(s) habilité(s) à effectuer les essais prévus par ces directives. Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière est chargé de la gestion administrative et de la mise en œuvre de ces directives et notamment de délivrer, dans le cas où les essais s'avèrent positifs, l'homologation aux fabricants qui en auront fait la demande. ».

**Art. 23.** A l'article 43, § 2, 3<sup>o</sup> du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 10 avril 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1<sup>o</sup> Les mots "et de gendarmerie" sont supprimés.

2<sup>o</sup> Les mots "les véhicules du Service Public Fédéral de la Justice utilisés pour le transport de détenus et pour le Ministère public, le véhicule de service des gouverneurs de province, les véhicules non banalisés des services d'inspection des régions et des sociétés de transport en commun chargés des contrôles routiers" sont insérés entre les mots "le Ministre de la Défense Nationale" et les mots "les ambulances".

**Art. 24.** L'article 45 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 21 mai 1987, 19 juin 1989 et du 10 avril 1995, est complété par un § 8 et un § 9 rédigés comme suit :

« § 8. Les prescriptions des annexes de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, telles que modifiées par la directive 91/422/CEE de la Commission du 15 juillet 1991, sont obligatoires pour les véhicules neufs mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 2004.

§ 9. Les prescriptions des annexes de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, telles que modifiées par la directive 98/12/CE de la Commission du 27 janvier 1996, sont obligatoires pour les véhicules neufs des catégories M2, M3, N2, N3, O3 et O4, mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004. »

**Art. 25.** A l'article 57, § 7, 5<sup>o</sup> du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 21 octobre 2002, l'année "1978" est remplacée par l'année "1976".

**Art. 26.** A l'article 58 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 3 août 1982 et 13 septembre 1985, le point 2.2 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Pour les véhicules de la catégorie M1, aucun film autocollant ou enduit non d'origine n'est apposé sur le pare-brise et les glaces latérales avant. Cette disposition vaut aussi pour la lucarne arrière si le véhicule n'est pas équipé d'un rétroviseur extérieur du côté opposé à celui du conducteur. »

4. Motorvoertuigen zijn onderworpen aan de bepalingen van de bijlagen van richtlijn 88/77/EEG van de Raad van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en de deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking, gewijzigd door de richtlijn 1999/96/EG, van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 en de richtlijn 2001/27/EG van de Commissie van 10 april 2001.

Voor voertuigen goedgekeurd of voor het eerst in dienst gesteld vóór de in volgend lid vermelde data, voldoen de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes en de opaciteit van de rook van de motor aan de grenswaarden in rij A van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij richtlijn 88/77/EEG (3 euros).

Voor voertuigen goedgekeurd vanaf 1 oktober 2005 of voor het eerst in dienst gesteld vanaf 1 oktober 2006, voldoen de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes en de opaciteit van de rook van de motor aan de grenswaarden in rij B1 van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij richtlijn 88/77/EEG (4 euros).

5. De Minister of zijn gemachtigde duidt het (de) labo(s) aan dat (die) gemachtigd is (zijn) om de testen uit te voeren, voorgeschreven door deze richtlijnen. De Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeers-veiligheid is belast met het administratief beheer en de toepassing van deze richtlijnen en inzonderheid om ingeval van positieve testen, de goedkeuring af te leveren aan de fabrikanten die erom vragen. »

**Art. 23.** In artikel 43, § 2, 3<sup>o</sup> van hetzelfde besluit, gewijzigd door het koninklijk besluit van 10 april 1995, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1<sup>o</sup> De woorden "politie- en rijkswachtdiensten" worden vervangen door het woord "politiediensten".

2<sup>o</sup> De woorden "de voertuigen van de Federale Overheidsdienst van Justitie bestemd voor het vervoer van gedetineerden en voor het Openbaar Ministerie, het dienstvoertuig van de provinciegouverneurs, de herkenbare voertuigen van de inspectiediensten van de gewesten en van de maatschappijen voor openbaar vervoer belast met wegcontrole" worden ingevoegd tussen de woorden "Minister van Landsverdediging" en de woorden "de ambulances".

**Art. 24.** Het artikel 45 van hetzelfde besluit, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 21 mei 1987, 19 juni 1989 en 10 april 1995 wordt aangevuld met § 8 en § 9 die luiden als volgt :

« § 8. De voorschriften van de bijlagen van de richtlijn 71/320/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en hun aanhangwagens, zoals gewijzigd door de richtlijn 91/422/EEG van de Commissie van 15 juli 1991, zijn van toepassing op voertuigen voor het eerst in gebruik genomen vóór 1 januari 2004.

§ 9. De voorschriften van de bijlagen van richtlijn 71/320/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lid-Staten betreffende de reminrichting van bepaalde categorieën motorvoertuigen en hun aanhangwagens, zoals gewijzigd door de richtlijn 98/12/EG van de Commissie van 27 januari 1996, zijn van toepassing op voertuigen van categorieën M2, M3, N2, N3, O3 en O4 voor het eerst in gebruik genomen vanaf 1 januari 2004. »

**Art. 25.** In artikel 57, § 7, 5<sup>o</sup> van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 21 oktober 2002, wordt het jaartal "1978" vervangen door het jaartal "1976".

**Art. 26.** In artikel 58 van hetzelfde besluit, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 3 augustus 1982 en 13 september 1985, wordt punt 2.2 aangevuld met een lid dat luidt als volgt :

« Bij voertuigen van categorie M1, worden op de voorruit en de voorste zijruiten geen zelfklevende filmen of niet originele bedekkingen aangebracht. Deze bepaling geldt eveneens voor de achterruit indien het voertuig niet voorzien is van een buitenspiegel langs de tegenoverliggende kant van de bestuurder. »

**Art. 27.** A l'article 70, § 1<sup>er</sup>, du même arrêté, modifié par les arrêtés des 12 décembre 1975 et 11 mars 1977, sont apportées les modifications suivantes :

a) Les points 1° et 2° sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 1° a) A bord de tout véhicule automobile mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> février 2002 doit se trouver un extincteur conforme aux normes NBN-EN3 publiées par l'Institut belge de Normalisation et aux prescriptions du présent article. La conformité aux normes NBN-EN3 et aux prescriptions du présent article est garantie par le port de la marque BENOR V.

b) A bord de tout véhicule automobile mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> février 2002, doit se trouver soit un extincteur conforme aux normes NBN S 21-011/017, soit un extincteur conforme aux normes NBN-EN3 publiées par l'Institut belge de Normalisation et aux prescriptions du présent article. La conformité aux normes susmentionnées et aux prescriptions du présent article est garantie par le port de la marque BENOR V.

A dater de leur sortie d'usine, les extincteurs sont valables pendant l'année en cours et les cinq années suivantes.

2° L'extincteur doit avoir une capacité en rapport avec la catégorie à laquelle appartient le véhicule à protéger. Les extincteurs contiennent au moins les quantités reprises ci-après :

Véhicules automobiles dont la masse maximale autorisée :

	poudre BC ou ABC
— n'excède pas 3 500 kg	1 kg
— est supérieure à 3 500 kg sans excéder 7 500 kg	2 kg
— excède 7 500 kg	3 kg. »

b) Au point 7°, les mots "et un plomb" sont remplacés par les mots "ou plastique et un scellé (p. ex. plomb)";

c) Au point 9°, les mots suivants sont ajoutés après la première phrase :

« Cette durée est indiquée sur une étiquette ou sigle du fabricant, portant la mention "Valable jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier yyyy (année)". »

**Art. 28.** L'annexe 6 du même arrêté, insérée par l'arrêté royal du 12 décembre 1975 et modifiée par l'arrêté royal du 11 mars 1977, est remplacée par une nouvelle annexe 6 reprise comme annexe au présent arrêté.

**Art. 29.** A l'annexe 15 du même arrêté, insérée par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifiée par l'arrêté royal du 25 septembre 2002, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le quatrième alinéa du point B, 7.10 est remplacé par l'alinéa suivant :

« - vérifier dans la mesure du possible que la vitesse sur laquelle est réglé le limiteur de vitesse est conforme aux limites prévues aux articles 2 et 3 de la directive 92/6/CEE et que le limiteur de vitesse empêche les véhicules mentionnés dans lesdits articles de dépasser les limites de vitesse prévues. »

2° Le point B, 8.2.1., b), 4) est remplacé par la disposition suivante :

« 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 est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur maximale en CO n'excède pas 0,5 % vol;

— Mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur débrayé au moins 2000 min<sup>-1</sup> :

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule pour le ralenti accéléré. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur maximale en CO ne doit pas excéder 0,3 % vol..

**Art. 27.** In artikel 70, § 1 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975 en van 11 maart 1977, worden volgende wijzigingen aangebracht :

a) De punten 1° en 2° worden vervangen als volgt :

« 1° a) In de auto's in gebruik genomen vanaf 1 februari 2002 bevindt zich een blustoestel overeenstemmend met de door het Belgisch Instituut voor Normalisatie gepubliceerde norm NBN-EN3 en met de voorschriften van dit artikel. De overeenstemming met de norm NBN-EN3 en met de voorschriften van dit artikel wordt bevestigd door het merkteken BENOR V, aangebracht op het toestel.

b) In de auto's in gebruik genomen vóór 1 februari 2002 bevindt zich een blustoestel overeenstemmend met hetzij de normen NBN S 21-011/017, hetzij de norm NBN-EN3, beiden gepubliceerd door het Belgisch Instituut voor Normalisatie, en met de voorschriften van dit artikel. De overeenstemming met de bovenvermelde normen en met de voorschriften van dit artikel wordt bevestigd door het merkteken BENOR V, aangebracht op het toestel.

Vanaf het verlaten van de fabriek, zijn de brandblussers geldig gedurende het lopende jaar en de vijf daarop volgende jaren.

2° Het blustoestel moet een capaciteit hebben in verhouding tot de categorie waartoe het te beschermen voertuig behoort. De blustoestelen moeten minstens de hieronder beschreven hoeveelheden bevatten :

Auto's waarvan de hoogste toegelaten massa :

	poeder BC of ABC
— niet meer bedraagt dan 3 500 kg	1 kg
— meer dan 3 500 kg doch niet meer dan 7 500 kg bedraagt	2 kg
— meer dan 7 500 kg bedraagt	3 kg. »

b) In punt 7° worden de woorden "draad voorzien van een loodje" vervangen door de woorden "of plasticen draad en een verzegeling (vb loodje)";

c) In punt 9° worden na de eerste zin volgende woorden ingevoegd :

« Deze geldigheidsduur wordt aangeduid op een etiket of label van de fabrikant waarop volgende vermelding voorkomt "Geldig tot 1 januari yyyy (jaartal)". »

**Art. 28.** Bijlage 6 bij hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 12 december 1975 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 11 maart 1977, wordt vervangen door een nieuwe bijlage 6 opgenomen als bijlage bij dit besluit.

**Art. 29.** In bijlage 15 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 15 december 1998 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 25 september 2002, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° Het vierde lid van punt B, 7.10 wordt vervangen door het volgende lid :

« - waar mogelijk, controleer of de ingestelde snelheid van de snelheidsbegrenzer in overeenstemming is met de in artikelen 2 en 3 van richtlijn 92/6/EEG bedoelde grenswaarde en of de snelheidsbegrenzer voorkomt dat de snelheid van de in die artikelen bedoelde voertuigen, die grenswaarde overschrijdt. »

2° Punt B, 8.2.1., b), 4) wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 4) Emissies ter hoogte van de uitlaatpijp - grenswaarden

— Meting bij stationair draaien :

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven gehalte. Indien dat gegeven niet beschikbaar is, bedraagt de grenswaarde van het CO-gehalte 0,5 vol. %;

— Meting bij opgevoerd toerental van ten minste 2000 min<sup>-1</sup>, met onbelaste motor :

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven gehalte bij opgevoerd toerental met onbelaste motor. Indien dat gegeven niet beschikbaar is, bedraagt de grenswaarde van het CO-gehalte 0,3 vol. %.



L'indicateur Lambda du rapport air/carburant est égal à  $1 \pm 0,03$  ou est conforme aux spécifications du constructeur.

— Pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué conformément à la directive 98/69/CE, le fonctionnement du dispositif antipollution peut être contrôlé en effectuant le relevé approprié du dispositif de système de diagnostic embarqué (OBD) et en vérifiant simultanément le bon fonctionnement du système OBD, au lieu de recourir à l'essai spécifié au point 4), premier alinéa. »

3° Le point B, 8.2.2. est remplacé par la disposition suivante :

« 8.2.2. Véhicules équipés de moteur à allumage par compression (diesel)

a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, la vitesse est augmentée de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée.

b) Mise en condition du véhicule :

1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;

2) sous réserve des dispositions du point d) 5), aucun véhicule ne peut être refusé sans avoir été mis dans les conditions suivantes;

3) le moteur est chaud. Cette condition est satisfaite si la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge est au moins égale à 80 °C ou correspond à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou si la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge atteint une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder de la sorte, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;

4) le système d'échappement est purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.

c) Procédure d'essai :

1) inspection visuelle du système d'échappement du véhicule à moteur pour vérifier s'il ne présente pas de fuites;

2) le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur tourne au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, on attend au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;

3) au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz est enfoncée rapidement et progressivement, en moins d'une seconde, mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;

4) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur atteint la vitesse de coupure d'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe 15.

d) Valeurs limites

1) Le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque, conformément à la directive 72/306/CEE du Conseil.

2) Lorsque cette donnée n'est pas disponible, les valeurs limites en ce qui concerne le coefficient d'absorption sont les suivantes :

— pour les moteurs diesel à aspiration naturelle :  $2,5 \text{ m}^{-1}$ ;

— pour les moteurs diesel turbocompressés :  $3,0 \text{ m}^{-1}$ ;

— ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.

De lucht/brandstofverhouding lambda bedraagt  $1 \pm 0,03$  of is in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant.

— Bij motorvoertuigen die overeenkomstig richtlijn 98/69/EG met een diagnostisch boordsysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust, mag de correcte werking van de emissie-uitrusting worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en gelijktijdig de correcte werking van het OBD-systeem te controleren, in plaats van beroep te doen op de test beschreven in het eerste lid van punt 4). »

3° Punt B, 8.2.2. wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 8.2.2. Voertuigen uitgerust met een motor met compressieontsteking (diesel)

a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en ingedrukt koppelingspedaal.

b) Conditionering van het voertuig :

1) voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorafgaande conditionering, maar om veiligheidsredenen wordt eerst nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert;

2) behalve in het onder punt d) 5), bedoelde geval kan een voertuig niet worden afgekeurd tenzij het eerst volgens de onderstaande voorschriften is geconditioneerd;

3) de motor is volledig op temperatuur. Daaraan is voldaan indien de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt, of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de koelingventilator aanslaat;

4) het uitlaatsysteem wordt doorgeblazen door middel van drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.

c) Controleprocedure :

1) visuele inspectie van de desbetreffende delen van het uitlaatsysteem van het motorvoertuig om na te gaan of er geen lekken zijn;

2) de motor en de eventueel gemonteerde druklader draaien stationair voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren wordt ten minste tien seconden gewacht na het loslaten van het gaspedaal;

3) bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus wordt het gaspedaal snel en geleidelijk, in minder dan één seconde, volledig ingedrukt, teneinde een maximale brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen;

4) alvorens tijdens de vrije acceleratiecyclus, het gaspedaal wordt losgelaten, bereikt de motor het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental, dan wel, indien dat laatste niet gekend is, een toerental dat twee derden bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt. Dit wordt gecontroleerd door het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorieën 1 en 2 van bijlage 15, ten minste twee seconden.

d) Grenswaarden

1) De opaciteit is niet groter dan deze die, overeenkomstig richtlijn 72/306/EEG van de Raad, op de plaat is geregistreerd.

2) Indien dat gegeven niet beschikbaar is, worden met betrekking tot de absorptiecoëfficiënt de volgende grenswaarden niet overschreden :

— voor dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging :  $2,5 \text{ m}^{-1}$ ;

— voor dieselmotoren met drukvulling :  $3,0 \text{ m}^{-1}$ ;

— of gelijkwaardige waarden bij gebruik van een ander type apparaat dan datgene dat voor de EG-goedkeuring wordt gebruikt.

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

4) Les véhicules ne sont refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite.

Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre maximal de cycles d'essai à effectuer peut être limité.

5) Pour éviter des essais inutiles, par dérogation aux dispositions au point *d*), 4), des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés au point *b*) 3) (ou l'application d'un procédé équivalent) dépassent largement les valeurs limites peuvent être refusés. De même, pour éviter des essais inutiles, par dérogation aux dispositions au point *d*), 4), des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés au point *b*), 3) (ou l'application d'un procédé équivalent), sont largement inférieures aux valeurs limites, peuvent être admis. »

4° Dans l'annotation (1), à l'annexe 15, point B.1., alinéa 2, les termes "91/422/CEE" sont remplacés par les termes "98/12/CE".

5° Dans le texte néerlandais, à l'annexe 15, à l'annotation (7), les termes "75/647/EEG" sont remplacés par les termes "85/647/EEG".

**Art. 30.** Une annexe 17, une annexe 18, une annexe 19 et une annexe 20, établies conformément aux textes annexés au présent arrêté, sont insérées à l'arrêté royal du 15 mars 1968.

**Art. 31.** A l'article 81.4 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 23 mai 1989 et 18 septembre 1991 sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 81.4.2. est remplacé par les dispositions suivantes :

« 81.4.2. Les pneus montés sur les véhicules à moteur répondent aux prescriptions du règlement technique des véhicules automobiles et du règlement technique des cyclomoteurs et des motocyclettes.

Il ne peut être dérogé à ces dispositions qu'à titre temporaire et en cas d'utilisation d'une roue de secours. Dans ce cas, la conduite du véhicule devra être adaptée en conséquence, notamment en réduisant la vitesse. »

2° L'article 81.4.3. est abrogé.

**Art. 32.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> jour du mois qui suit celui au cours duquel il a été publié au *Moniteur belge* à l'exception de :

— l'article 20 qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004;

— l'article 6,1° qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2005.

**Art. 33.** Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 17 mars 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,  
Mme I. DURANT

3) Voertuigen voor het eerst in gebruik genomen vóór 1 januari 1980 hoeven aan deze voorwaarden niet te voldoen.

4) Voertuigen worden alleen afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde.

Bij de berekening van het gemiddelde mogen sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende meetwaarden buiten beschouwing gelaten worden of wordt gebruik gemaakt van het resultaat van een andere statistische berekeningswijze die rekening houdt met de spreiding van de meetwaarden. Het maximum aantal te doorlopen testcycli kan beperkt worden.

5) Om onnodige controles te vermijden kunnen, in afwijking van de bepalingen onder punt *d*), 4), voertuigen, waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld onder punt *b*), 3), afgekeurd worden. Om onnodige controles te vermijden kunnen eveneens in afwijking van het bepaalde onder punt *d*), 4), voertuigen, waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld onder punt *b*), 3), aanzienlijk lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten, goedgekeurd worden. »

4° In de verwijzing (1), in bijlage 15, punt B.1., tweede lid, worden de termen "91/422/EEG" vervangen door de termen "98/12/EG".

5° In de Nederlandse tekst, in bijlage 15, in verwijzing (7) worden de termen "75/647/EEG" vervangen door de termen "85/647/EEG".

**Art. 30.** Een bijlage 17, een bijlage 18, een bijlage 19 en een bijlage 20 conform de teksten in bijlage bij dit besluit, worden toegevoegd aan het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

**Art. 31.** In artikel 81.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement van de politie op het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 mei 1989 en 18 september 1991 worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° Artikel 81.4.2. wordt vervangen door volgende bepalingen :

« 81.4.2. De banden gemonteerd op motorvoertuigen beantwoorden aan de voorschriften van het technisch reglement van autovoertuigen en deze van het technisch reglement voor bromfietsen en motorfietsen.

Van deze bepalingen kan slechts tijdelijke afgeweken worden bij gebruik van het reservewiel. In dit geval wordt het gebruik van het voertuig aangepast voornamelijk door de snelheid te verminderen. »

2° Artikel 81.4.3. wordt opgeheven.

**Art. 32.** Dit besluit treedt in werking de eerste dag van de maand die volgt op de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* met uitzondering van :

— artikel 20, dat in werking treedt op 1 januari 2004;

— artikel 6,1°, dat in werking treedt op 1 oktober 2005.

**Art. 33.** Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 17 maart 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,  
Mevr. I. DURANT