

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2013/14444]

10 JUILLET 2013. — 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

RAPPORT AU ROI

Sire,

1. Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à Votre signature a principalement pour but de modifier l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (ci-après « Règlement technique »).

Il vise notamment à clarifier une situation problématique à laquelle est confronté le secteur agricole, lorsqu'il s'agit du respect des dispositions du Code de la route relatives au chargement, principalement celle portant sur les dimensions (article 46 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique) quand le tracteur agricole ou forestier porte un dispositif utilisé en agriculture ou foresterie qui modifie la fonction de ce tracteur agricole ou forestier ou lui apporte une fonction nouvelle (par exemple, une charrue).

Très clairement, les engins portés à usage agricole ou forestier – tels que définis dans le nouvel article 1^{er}, paragraphe 2, point 61bis du Règlement technique (voir point 2.2 ci-après) – ne doivent pas être considérés comme étant du chargement, de sorte que les dimensions maximales à respecter par tout chargement ne leur sont pas applicables.

Afin toutefois de garantir la sécurité routière, des dispositifs complémentaires de signalisation devront, si nécessaire, être ajoutés (voir point 4.1. ci-après). Dans la même optique, la longueur maximale (dite « longueur hors tout ») du train de véhicules « tracteur agricole ou forestier et engin porté à usage agricole ou forestier » et de l'engin lui-même ne pourra pas dépasser une certaine longueur (voir point 5.3. ci-après).

Commentaire des articles

2. L'article 1^{er} apporte des modifications à l'article 1^{er} du Règlement technique.

2.1. Le point 1^o vise à intégrer, dans la classification des véhicules réalisée au paragraphe 1^{er}, les véhicules à usage spécifique de la catégorie T4, non encore inclus dans la version précédente.

2.2. Le point 2^o introduit une nouvelle définition au paragraphe 2, à savoir celle d'« engin porté à usage agricole ou forestier ». Il s'agit d'engins qui ne tombent pas dans la définition des catégories R ou S, catégories relevant du champ d'application de la Directive 2003/37/CE, du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la Directive 74/150/CEE. Les engins visés doivent être entièrement portés par un tracteur agricole ou forestier et modifier leur fonction ou leur apporter une fonction nouvelle. Ne peuvent dès lors pas être considérés comme des « engins portés à usage agricole ou forestier », les dispositifs portés par une remorque. La nouvelle définition précise également ce qu'il faut entendre par « entièrement porté », à savoir que l'engin porté ne doit pas disposer d'un axe vertical d'articulation par rapport au tracteur.

3. L'article 2 vise à modifier l'article 17, paragraphe 4 du Règlement technique pour confirmer que les véhicules de catégorie T et C peuvent, sous certaines conditions, transporter un convoyeur, conformément à la définition même du tracteur agricole (article 1^{er}, paragraphe 2, point 59 in fine du Règlement technique).

4. L'article 3 apporte des modifications à l'article 28 du Règlement technique, relatif aux feux et catadioptrés.

4.1. Un nouveau paragraphe 6 impose des dispositifs complémentaires de signalisation.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2013/14444]

10 JULI 2013. — 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

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

1. Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb u voor te leggen beoogt hoofdzakelijk de 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 (hierna het "Technisch reglement" genoemd).

Met dit ontwerp streeft men er in het bijzonder naar om een problematische situatie waarmee de landbouwsector wordt geconfronteerd, te verduidelijken. Dit probleem stelt zich vooral wanneer het gaat over de naleving van de bepalingen van het Verkeersreglement met betrekking tot de lading. Problematisch is vooral de bepaling over de afmetingen (artikel 46 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg) wanneer de land- of bosbouwtrekker een in de landbouw of bosbouw gebruikte inrichting vervoert die deze land- of bosbouwtrekker een andere of extra functie geeft (een ploeg bijvoorbeeld).

Het is duidelijk dat de gedragen machines voor land- of bosbouwdoeleinden – zoals gedefinieerd in het nieuwe artikel 1, paragraaf 2, punt 61bis van het Technisch reglement (zie punt 2.2 hierna) – niet moeten worden beschouwd als lading, zodat de maximale afmetingen die door elke lading moeten worden nageleefd, niet van toepassing zijn op deze gedragen machines.

Om de verkeersveiligheid echter te waarborgen, zal, indien nodig, bijkomende signalisatieuitrusting worden aangebracht (zie punt 4.1. hieronder). Vanuit hetzelfde oogpunt zal de maximale lengte (de zogenoemde "totaallengte") van de voertuigsleep "de land- of bosbouwtrekker en de gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden" en van de gedragen machine zelf een bepaalde lengte niet mogen overschrijden (zie punt 5.3. hieronder).

Bespreking van de artikelen

2. Artikel 1 wijzigt het eerste artikel van het Technisch reglement.

2.1. Punt 1^o beoogt de integratie van de in de vorige versie nog niet opgenomen voertuigen voor specifiek gebruik behorend tot categorie T4 in de classificatie van de voertuigen zoals bepaald in paragraaf 1.

2.2. Punt 2^o introduceert een nieuwe definitie in paragraaf 2, meer bepaald die van de "gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden". Het gaat om machines die niet vallen onder de definitie van de categorieën R of S, dit zijn de categorieën die ressorteren onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2003/37/EG van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van Richtlijn 74/150/EEG. De bedoelde machines moeten in hun geheel worden gedragen door een land- of bosbouwtrekker en moeten deze land- of bosbouwtrekker een andere of extra functie geven. Inrichtingen die op een aanhangwagen worden vervoerd, mogen bijgevolg niet als "gedragen machines voor land- of bosbouwdoeleinden worden beschouwd. De nieuwe definitie bepaalt eveneens hoe "in zijn geheel gedragen" dient te worden begrepen, namelijk niet beschikken over een verticale scharnieras ten opzichte van het trekkende voertuig.

3. Artikel 2 beoogt de wijziging van artikel 17, paragraaf 4 van het Technisch reglement om te bevestigen dat de voertuigen van de categorieën T en C – onder bepaalde voorwaarden – een bijrijder mogen vervoeren, conform de definitie zelf van de landbouwtrekker (artikel 1, paragraaf 2, punt 59 in fine van het Technisch reglement).

4. Artikel 3 wijzigt artikel 28 van het Technisch reglement met betrekking tot de lichten en de reflectoren.

4.1. Een nieuwe paragraaf 6 verplicht bijkomende bepalingen inzake signalisatie.

Il est prévu notamment, pour signaler les engins portés, le placement, sur les côtés et à l'arrière des engins portés, de panneaux de différentes dimensions disponibles sur le marché (carrés de minimum 280 millimètres de côté ou rectangulaires de minimum 280 x 560 millimètres ou minimum 140 x 800 millimètres) qui sont équipés de bandes rétroréfléchissantes rouges et blanches répondant aux prescriptions photométriques et colorimétriques de normes internationales, à savoir des bandes rétroréfléchissantes de type 2 (produits de la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1) pour les « grands » panneaux et de type 3 (produits de classe C du Règlement n° 104) pour les petits panneaux carrés de plus de 280 millimètres et de moins de 420 millimètres de côté.

4.2. Afin de permettre au secteur agricole d'équiper les engins déjà mis en service, cette disposition n'entrera en vigueur qu'un an après la publication de l'arrêté (article 5).

5. L'article 4 vise à modifier l'article 32bis du Règlement technique, relatif aux masses et dimensions.

5.1. Le point 1.4.1.3. de l'article 32bis prévoit que la masse mesurée sous l'essieu avant du véhicule doit toujours être au moins égale à 20 % de la masse de ce même véhicule dans toutes les conditions de charge. Cependant, dans le cas des véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier, l'essieu avant n'est pas toujours l'essieu directeur; il peut s'agir d'un simple soutien. Il y a dès lors lieu de permettre que la condition des 20 % s'applique, non pas à l'essieu avant, mais à l'essieu directeur, cette dérogation étant toutefois uniquement autorisée pour les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier d'une vitesse nominale n'excédant pas 30 km/h.

5.2. En adaptant le point 1.4.1.4, le projet vise à autoriser, sous certaines conditions, les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier, autres que ceux relevant de la catégorie R, d'une vitesse nominale n'excédant pas 30 km/h, à être munis d'un essieu relevable.

5.3. Dans un souci de sécurité routière, le point 3° modifie le point 5.1. de l'article 32 bis pour limiter la longueur maximale du train de véhicules « tracteur agricole ou forestier et de l'engin porté à usage agricole ou forestier », chargement et équipement permanent compris, à 12 mètres maximum, la longueur maximale de l'engin porté à l'avant du tracteur étant de 3 mètres maximum et à l'arrière du tracteur de 7 mètres maximum.

5.4. Le point 4° vise à fixer au point 5.2. de l'article 32bis, les masses maximales autorisées pour les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier équipés de chenille.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,

De Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur.

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

10 JUILLET 2013. — 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, l'article 1^{er}, modifié par les lois des 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996, 27 novembre 1996 et par l'arrêté royal du 20 juillet 2000;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

Vu les avis de la commission consultative « administration - industrie » donnés le 15 décembre 2011 et le 12 septembre 2012;

Zo wordt voor het signaleren van gedragen machines de plaatsing voorzien, op de zijkanten en achteraan gedragen machines, van panelen met verschillende afmetingen die beschikbaar zijn op de markt (vierkantig met zijden van minimum 280 millimeter of rechthoekig met zijden van minimum 280 x 560 millimeter of minimum 140 x 800 millimeter) die voorzien zijn van retro-reflecterende rode en witte strepen die voldoen aan de fotometrische en colorimetrische voorschriften van de internationale normen, zijnde retro-reflecterende strepen van type 2 (producten van de klasse RA2 van de norm NBN EN 12899-1) voor de « grote » panelen en van type 3 (producten voor retro-reflecterende markeringen van klasse C van Reglement nr.104) voor de kleine vierkantige panelen van meer dan 280 millimeter en minder dan 420 millimeter aan de zijkanten.

4.2. Teneinde de landbouwsector de kans te geven om het reeds in gebruik genomen materieel uit te rusten, zal deze bepaling pas een jaar na de bekendmaking van het besluit in werking treden (artikel 5).

5. Artikel 4 wijzigt artikel 32bis van het Technisch reglement met betrekking tot de massa's en afmetingen.

5.1. Punt 1.4.1.3. van artikel 32bis bepaalt dat de massa gemeten op de voorste as van het voertuig op zijn minst altijd gelijk moet zijn aan 20 % van de massa van ditzelfde voertuig in alle beladings-omstandigheden. Bij voertuigen van speciale constructie voor land- of bosbouwdoeleinden is de voorste as echter niet altijd de gestuurde as; het kan gaan om een gewone dragende as. Het is dus aangewezen om toe te staan dat de 20 % voorwaarde niet van toepassing is op de voorste as, maar op de gestuurde as. Deze uitzondering is echter uitsluitend toegestaan voor voertuigen van speciale constructie voor land- of bosbouwdoeleinden waarvan de nominale snelheid niet hoger ligt dan 30 km/u.

5.2. Door de aanpassing van punt 1.4.1.4. beoogt het ontwerp om, onder bepaalde voorwaarden, toe te staan dat voertuigen van speciale constructie voor land- of bosbouwdoeleinden, die niet tot categorie R behoren, en die een nominale snelheid hebben die de 30 km/u. niet overschrijdt, met een hefbaar as worden uitgerust.

5.3. Met het oog op de verkeersveiligheid wordt met punt 3° het punt 5.1. van artikel 32bis gewijzigd, teneinde de maximale lengte van de voertuigsleep "land- of bosbouwtrekker en de gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden", met inbegrip van de lading en de permanente uitrusting, te beperken tot maximum 12 meter, waarbij de maximale lengte van de gedragen machine vooraan op het trekkende voertuig maximaal 3 meter bedraagt, en achteraan op het trekkende voertuig maximaal 7 meter.

5.4. Het punt 4° strekt ertoe in punt 5.2 van artikel 32bis de maximale toegelaten massa's voor voertuigen van speciale constructie voor land- of bosbouwdoeleinden die met rupsbanden zijn uitgerust, vast te leggen.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,

Van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar.

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

10 JULI 2013. — 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 veiligheidstoeberehoren 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 veiligheidstoeberehoren moeten voldoen, artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996, 27 november 1996 en bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000;

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 veiligheidstoeberehoren moeten voldoen;

Gelet op de adviezen van de raadgevende commissie « administratie - nijverheid » gegeven op 15 december 2011 en op 12 september 2012;

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

Vu les avis n° 51.127/4 et 52.628/4 du Conseil d'Etat, donnés le 16 avril 2012 et le 16 janvier 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant qu'il a été satisfait aux dispositions de l'article 8 de la Directive 98/34/CEE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques, tel que modifié par la Directive 98/48/CEE;

Sur la proposition de la Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1^{er}, point 5, inséré par l'arrêté royal du 14 avril 2009, il est ajouté in fine, les tirets suivants :

« - catégorie T4.1 : Tracteurs enjambeurs.

Tracteurs conçus pour travailler des cultures hautes en ligne, telles que la vigne. Ils sont caractérisés par un châssis ou une partie de châssis surélevé, de telle sorte qu'ils peuvent circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou plusieurs lignes. Ils sont conçus pour porter ou animer des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plate-forme. Lorsque le tracteur est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de cultures est supérieure à 1000 mm. Lorsque la hauteur du centre de gravité du tracteur (mesurée par rapport au sol et en utilisant des pneus de monte normale), divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux, est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction ne peut pas dépasser 30 km/h.

- catégorie T.4.2 : Tracteurs de grande largeur.

Tracteurs se caractérisant par leurs dimensions importantes, plus spécialement destinés à travailler dans de grandes surfaces agricoles.

- catégorie T 4.3 : Tracteurs à basse garde au sol.

Tracteurs agricoles ou forestiers à quatre roues motrices, dont les équipements interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur, équipés d'une ou plusieurs prises de force, et avec une masse techniquement admissible non supérieure à 10 tonnes et dont le rapport entre cette masse et la masse maximale à vide en ordre de marche est inférieur à 2,5. De plus, le centre de gravité de ces tracteurs (mesuré par rapport au sol et en utilisant des pneus de monte normale) est inférieur à 850 mm. ».

2° Au paragraphe 2, remplacé par l'arrêté royal du 14 avril 2009, il est ajouté, après le point 61, un point 61bis rédigé comme suit :

« 61bis. « engin porté à usage agricole ou forestier » : tout dispositif utilisé en agriculture ou foresterie, ne relevant pas de la catégorie R ou de la catégorie S, conçu pour être entièrement porté par un tracteur agricole ou forestier, et qui modifie la fonction du tracteur agricole ou forestier ou lui apporte une fonction nouvelle. L'engin porté à usage agricole ou forestier peut être monté à l'avant, à l'arrière ou à un endroit intermédiaire du tracteur agricole ou forestier, de manière amovible. Par « dispositif conçu pour être entièrement porté par un tracteur agricole ou forestier », il y a lieu d'entendre un dispositif qui ne dispose pas d'un axe vertical d'articulation par rapport au tracteur agricole ou forestier lorsque le tracteur est utilisé sur la voie publique. ».

Art. 2. A l'article 17, paragraphe 4, du même arrêté royal, remplacé par l'arrêté royal du 17 mars 2003, est ajouté un point 4° rédigé comme suit :

« 4° les véhicules de catégorie T et C et les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier peuvent aussi transporter un convoyeur, à la condition que la cabine du conducteur soit équipée d'un siège spécialement prévu à cet effet. ».

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerp van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op de adviezen nr. 51.127/4 en 52.628/4 van de Raad van State, gegeven op 16 april 2012 en 16 januari 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat er is voldaan aan de bepalingen van artikel 8 van Richtlijn 98/34/EEG van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EEG;

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

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, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° In paragraaf 1, punt 5, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden in fine de volgende streepjes toegevoegd :

« - categorie T4.1 : Portaaltrekkers.

Trekkers voor het bewerken van hoge, in rijen geplante gewassen, bijvoorbeeld in de wijnbouw. Zij worden gekenmerkt door een (gedeeltelijk) verhoogd chassis dat zodanig is gebouwd dat zij zich parallel aan de rijen planten kunnen voortbewegen, waarbij de linker- en rechterwielen zich aan weerszijden van één of meer rijen planten bevinden. Zij zijn ontworpen om werktuigen te dragen of aan te drijven die zich aan de voorzijde, tussen de assen, aan de achterzijde of op een platform bevinden. In de werkpositie bedraagt de verticaal gemeten afstand tot de grond op de plaats van de rijen planten meer dan 1000 mm. Wanneer de waarde van de hoogte van het zwaartepunt van de trekker (ten opzichte van de grond en met de normaal gemonteerde banden gemeten), gedeeld door het gemiddelde van de minimumspoorbreedten van alle assen, meer dan 0,90 bedraagt, mag de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet hoger zijn dan 30 km/u.

- categorie T4.2 : Brede trekkers.

Trekkers die door hun grote afmetingen worden gekenmerkt en die in het bijzonder bestemd zijn om grote landbouwvelden te bewerken.

- categorie T4.3 : Trekkers met geringe hoogte boven het wegdek.

Landbouw- en bosbouwtrekkers met vier aangedreven wielen, waarvan de verwisselbare uitrustingsstukken bestemd zijn voor gebruik in de land- of bosbouw en die worden gekenmerkt door een dragend chassis, en zijn uitgerust met één of meer aftakassen, en een technisch toelaatbare massa van ten hoogste 10 ton hebben, waarbij de verhouding tussen deze massa en de maximale lege massa in rijklaare toestand minder dan 2,5 bedraagt. Voorts bevindt het zwaartepunt van deze trekkers (ten opzichte van het wegdek en met de normaal gemonteerde banden gemeten) zich op minder dan 850 mm. ».

2° In paragraaf 2, vervangen door het koninklijk besluit van 14 april 2009, wordt na het punt 61 een punt 61bis toegevoegd, luidende :

« 61bis. "gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden" : iedere in de landbouw of bosbouw gebruikte inrichting die niet tot de categorie R of de categorie S behoort, die ontworpen is om volledig door een landbouw- of bosbouwtrekker te worden gedragen, en die deze landbouw- of bosbouwtrekker een andere of extra functie geeft. De gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden kan aan de voorzijde, de achterzijde of op een tussenpunt van de landbouw- of bosbouwtrekker los worden gemonteerd. Onder "inrichting bestemd om in zijn geheel door een landbouw- of bosbouwtrekker te worden gedragen" dient te worden begrepen : een inrichting die niet beschikt over een verticale scharnieras ten opzichte van de landbouw- of bosbouwtrekker, wanneer deze trekker op de openbare weg wordt gebruikt. ».

Art. 2. In artikel 17, paragraaf 4, van hetzelfde koninklijk besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 17 maart 2003, wordt een punt 4° toegevoegd, luidende :

« 4° de voertuigen van de categorieën T en C en de voertuigen van speciale constructie voor land- of bosbouwdoeleinden mogen ook een bijrijder vervoeren op voorwaarde dat de passagiersruimte met een daartoe bestemde zitplaats is uitgerust. ».

Art. 3. A l'article 28 du même arrêté royal, remplacé par l'arrêté royal du 12 décembre 1975 et modifié par les arrêtés royaux des 11 août 1976, 11 mars 1977, 21 décembre 1979, 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 9 mai 1988, 23 septembre 1991, 10 avril 1995, 15 décembre 1998, 17 mars 2003, 13 septembre 2004, 25 mars 2010, 7 mai 2010, 18 août 2010, sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 2, 1°, a), point 1, le cinquième alinéa est remplacé par un nouveau cinquième alinéa, rédigé comme suit :

« Une exception peut être faite pour des feux et catadioptrés à usage spécial conformément au § 2, 1°, c), de l'article 28 et pour les panneaux visés aux articles 19, 2° et 19/1 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels. »;

2° au paragraphe 2, 1°, a), point 7, le deuxième alinéa est remplacé par un nouveau deuxième alinéa, rédigé comme suit :

« Cette disposition ne s'applique ni à l'emploi de feux blancs ou jaunes sélectif de marche arrière, ni aux jeux d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière, ni aux plaques d'immatriculation elles-mêmes, ni aux panneaux visés aux articles 19, 2° et 19/1, de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels. »;

3° il est inséré un paragraphe 6, rédigé comme suit :

« § 6. Dispositifs complémentaires de signalisation pour les engins portés à usage agricole ou forestier.

1. Lorsque l'engin porté à usage agricole ou forestier placé à l'avant du tracteur agricole ou forestier occulte tout ou partie des dispositifs d'éclairage ou de la signalisation du tracteur agricole ou forestier, des dispositifs complémentaires rappelant les feux et la signalisation avant du tracteur agricole ou forestier, à l'exception des feux de croisement, doivent être placés à l'avant de l'engin porté, dans la même configuration de fonctionnement que les dispositifs d'éclairage du tracteur agricole ou forestier.

Si les feux de croisement sont occultés en tout ou partie par l'engin porté à l'avant du tracteur, deux feux de croisement supplémentaires orientés vers l'avant doivent être placés sur le tracteur, à une hauteur ne dépassant pas 300 cm, le branchement électrique étant conçu de telle manière que deux paires de feux de croisement ne peuvent être enclenchés à la fois.

2. Lorsque l'engin porté à usage agricole ou forestier placé à l'arrière du tracteur agricole ou forestier occulte tout ou partie des dispositifs d'éclairage ou la signalisation du tracteur agricole ou forestier, des dispositifs complémentaires rappelant les feux et la signalisation arrière doivent être placés à l'arrière de l'engin porté dans la même configuration de fonctionnement que les dispositifs d'éclairage du tracteur agricole ou forestier.

3. L'engin porté à usage agricole ou forestier dépassant de plus de 100 cm l'extrémité avant ou arrière du tracteur agricole ou forestier est signalé par :

1° deux panneaux carrés avec des dimensions minimales de 420 millimètres de côté ou rectangulaires avec des dimensions minimales de 280 x 560 ou 140 x 800 millimètres pourvus de bandes diagonales alternées rouges et blanches rétro réfléchissantes selon un angle de 45° à 60° et dont la largeur est de 70 à 100 millimètres. Les bandes rétro réfléchissantes répondent aux spécifications colorimétriques et au minimum aux coefficients de rétro réflexion des produits de la classe RA2 de la norme NBN EN 12899-1;

ou deux panneaux carrés de 280 millimètres de côté à 420 millimètres non inclus de côté pourvus de bandes diagonales alternées rouges et blanches rétro réfléchissantes selon un angle de 45° à 60° et dont la largeur est de 70 à 100 millimètres. Les bandes rétro réfléchissantes répondent aux spécifications colorimétriques de nuit et au minimum aux spécifications photométriques des produits pour marquages rétro réfléchissants de la classe C du Règlement n° 104 portant prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétro réfléchissants pour véhicules des catégories M, N et O, constituant l'additif 103 à l'Accord de Genève en date du 20 mars 1958, révisé les 10 novembre 1967 et 16 octobre 1995, 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.

Art. 3. In artikel 28 van hetzelfde koninklijk besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 12 december 1975 en gewijzigd door de koninklijke besluiten van 11 augustus 1976, 11 maart 1977, 21 december 1979, 16 november 1984, 13 september 1985, 9 mei 1988, 23 september 1991, 10 april 1995, 15 december 1998, 17 maart 2003, 13 september 2004, 25 maart 2010, 7 mei 2010 en 18 augustus 2010, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 2, 1°, a), punt 1, wordt het vijfde lid vervangen door een nieuw vijfde lid, luidende als volgt :

« Een uitzondering kan worden gemaakt voor lichten en reflectoren bestemd voor bijzonder gebruik, zoals bepaald in § 2, 1°, c), van artikel 28 en voor de panelen bedoeld in artikelen 19, 2° en 19/1 van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. »;

2° in paragraaf 2, 1°, a), punt 7, wordt het tweede lid vervangen door een nieuw tweede lid, luidende als volgt :

« Deze bepaling geldt niet voor het gebruik van witte of gele achteruitrijlichten, noch voor de kentekenplaatverlichting, noch voor de kentekenplaten zelf en ze geldt evenmin voor de panelen bedoeld in artikelen 19, 2° en 19/1 van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. »;

3° een paragraaf 6 wordt ingevoegd, luidende :

« § 6. Bijkomende signaalinrichtingen voor de gedragen machines voor land- of bosbouwdoeleinden.

1. Wanneer de gedragen machine voor landbouw of bosbouw vooraan op de landbouw- of bosbouwtrekker is geplaatst en deze de verlichtingsinrichting of de signalisatie van de landbouw- of bosbouwtrekker geheel of gedeeltelijk bedekt, dan moeten er bijkomende inrichtingen aan de voorkant van de gedragen machine worden geplaatst die de lichten en de signalisatie vooraan aan de landbouw- of bosbouwtrekker hernemen, met uitzondering van de dimlichten. De werking ervan is dezelfde als deze van de verlichtingsinrichting van de landbouw- of bosbouwtrekker.

Indien de dimlichten geheel of gedeeltelijk worden bedekt door de aan de voorzijde van de trekker gedragen machine, moeten twee bijkomende voorwaarts gerichte dimlichten op een maximale hoogte van 300 cm op de trekker worden geplaatst; de elektrische installatie moet zodanig zijn uitgevoerd, dat twee stellen dimlichten niet tegelijkertijd kunnen worden ingeschakeld.

2. Wanneer de gedragen machine voor landbouw of bosbouw achteraan op de landbouw- of bosbouwtrekker is geplaatst en deze de verlichtingsinrichting of de signalisatie van de landbouw- of bosbouwtrekker geheel of gedeeltelijk bedekt, dan moeten er bijkomende inrichtingen aan de achterzijde van de gedragen machine worden geplaatst die de lichten en de signalisatie achteraan de landbouw- of bosbouwtrekker hernemen en dezelfde werking hebben als de verlichtingsinrichting van de landbouw- of bosbouwtrekker.

3. De gedragen machine voor landbouw of bosbouw die meer dan 100 cm buiten het voor- of achtereinde van de landbouw- of bosbouwtrekker uitsteekt, moet worden aangeduid door :

1° twee vierkante panelen met minimale afmetingen van 420 millimeter per zijde of twee rechthoekige panelen met minimale afmetingen van 280 x 560 of 140 x 800 millimeter met diagonaal afwisselend rode en witte retro reflecterende strepen volgens een hoek van 45° tot 60° en met een breedte van 70 tot 100 millimeter. De retro reflecterende strepen beantwoorden aan de colorimetrische specificaties en ten minste aan de retro reflectiecoëfficiënt van de producten van de klasse RA2 van de norm NBN EN 12899-1;

of twee vierkante panelen van 280 millimeter per zijde tot minder dan 420 millimeter per zijde met diagonaal afwisselend rode en witte retro reflecterende strepen volgens een hoek van 45° tot 60° en met een breedte van 70 tot 100 millimeter. De retro reflecterende strepen beantwoorden aan de colorimetrische specificaties bij nacht en ten minste aan de fotometrische specificaties van de producten voor retro reflecterende markeringen van klasse C van Reglement nr.104 houdende uniforme voorschriften betreffende de goedkeuring van retro reflecterende markeringen voor voertuigen van de categorieën M, N en O, dat het addendum 103 vormt bij de Overeenkomst van Genève van 20 maart 1958, herzien op 10 november 1967 en 16 oktober 1995 betreffende het aannemen van de eenvormige technische voorschriften voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen.

Sur chaque panneau, au moins une des bandes rétro réfléchissantes dispose d'un marquage composé au moins :

- de la marque ou de tout autre moyen d'identification du fabricant ou de son représentant s'il ne s'agit pas du fabricant;
- du code d'identification du produit reconnu par le SPF Mobilité et Transports permettant de déterminer et de garantir la conformité de celui-ci aux prescriptions colorimétriques et photométriques visées soit à l'alinéa 1^{er} soit à l'alinéa 2, par référence à une norme nationale ou internationale ou tout autre code de nature à pouvoir attester de cette conformité;

Chaque fabricant de matériau rétro réfléchissant et chaque transformateur de matériau rétro réfléchissant garantit la conformité du produit livré aux prescriptions exigées en matière de rétro réflexion et de colorimétrie par un certificat de conformité à une norme nationale ou internationale satisfaisant aux prescriptions visées à l'alinéa premier ou à l'alinéa 2 :

Chaque fabricant de matériau rétro réfléchissant est tenu d'assurer la conformité du produit livré, par des méthodes appropriées de vérifications périodiques. A cet effet, le fabricant doit :

- soit disposer d'un laboratoire équipé de manière à pouvoir effectuer les essais essentiels;
- soit confier les essais de conformité de produit à un laboratoire désigné par le SPF Mobilité et Transports ou par un l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne.

Les résultats du contrôle de conformité de produit doivent être consignés et tenus à la disposition des autorités compétentes pendant un an minimum.

Chaque transformateur de matériau rétro réfléchissant est tenu d'assurer la conformité de sa production par des méthodes appropriées de vérifications périodiques. A cet effet, le transformateur doit confier les essais de conformité de production à un laboratoire désigné par le SPF Mobilité et Transports ou par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne.

Les résultats du contrôle de conformité de production doivent être consignés et tenus à la disposition des autorités compétentes pendant un an minimum.

Les panneaux visés à l'alinéa premier ou à l'alinéa deux sont disposés latéralement et symétriquement de chaque côté latéral de l'engin porté, avec un des bords situé à moins de 100 cm de l'extrémité avant ou arrière de l'engin porté la plus éloignée par rapport au tracteur agricole ou forestier, selon que l'engin porté se situe à l'avant ou à l'arrière du tracteur agricole ou forestier.

Lorsque l'engin porté à usage agricole ou forestier situé à l'arrière du tracteur agricole ou forestier présente un dépassement par rapport à ce dernier compris entre 400 cm non inclus et 700 cm inclus, des panneaux complémentaires à ceux prévus à l'alinéa précédent sont disposés latéralement et symétriquement de chaque côté latéral de l'engin porté, avec un des bords situé à une distance de 100 cm au moins et 300 cm au plus de l'extrémité de l'engin porté la plus proche du tracteur agricole ou forestier.

Le bord inférieur des panneaux est placé à une hauteur mesurée à partir du sol comprise entre 40 cm minimum et 200 cm maximum. Ils sont fixés de manière à ne pas constituer un obstacle par eux-mêmes.

Les panneaux doivent être fixes et situés dans des plans parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule.

2° un panneau conforme au point 1°, alinéa 1^{er} ou alinéa 2, placé respectivement vers l'avant le plus en avant possible et vers l'arrière, le plus en arrière possible selon que l'engin porté se situe à l'avant ou à l'arrière du tracteur agricole ou forestier, dans un plan perpendiculaire au plan vertical passant par l'axe longitudinal du tracteur agricole ou forestier ou forestier. Une tolérance de $\pm 3^\circ$ est admise. Le bord inférieur du panneau est placé à une hauteur mesurée à partir du sol comprise entre 40 cm minimum et 200 cm maximum. Il est fixé de manière à ne pas constituer un obstacle par lui-même.

3° un catadioptré non triangulaire de couleur jaune-rouge de chaque côté latéral de l'engin porté et orienté latéralement. Le point le plus haut de la plage réfléchissante du catadioptré latéral ne peut être situé à plus de 200 cm au-dessus du sol. Le point le plus bas ne peut être situé à moins de 40 cm au-dessus du sol.

Op elk paneel moet ten minste een van de retro reflecterende strepen voorzien zijn van een markering die ten minste bestaat uit :

- het merk of elk ander identificatiemiddel van de fabrikant of van zijn vertegenwoordiger als het niet om de fabrikant gaat;
- de door de FOD Mobiliteit en Vervoer erkende identificatiecode van het product, waardoor de gelijkvormigheid ervan met de colorimetrische en fotometrische voorschriften vermeld onder hetzij het eerste lid hetzij het tweede lid kan worden bepaald en gewaarborgd, met verwijzing naar een nationale of internationale norm of naar elke andere code die van dien aard is dat ze deze gelijkvormigheid kan staven;

Elke fabrikant en elke verbouwer van retro reflecterend materiaal waarborgt de gelijkvormigheid van het geleverde product met de vereiste voorschriften op het gebied van retro reflectie en colorimetrie met een certificaat van overeenstemming met een nationale of internationale norm dat voldoet aan de in het eerste of tweede lid vermelde voorschriften :

Elke fabrikant van retro reflecterend materiaal moet de eenvormigheid van het geleverde product met gepaste periodieke verificatiemethodes waarborgen. Hiertoe moet de fabrikant :

- ofwel beschikken over een laboratorium dat voldoende is uitgerust voor de uitvoering van de noodzakelijke proeven;
- ofwel de proeven betreffende de gelijkvormigheid van het geleverde product toevertrouwen aan een door de FOD Mobiliteit en Vervoer aangeduid laboratorium of door een bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie.

De resultaten van de controles op de gelijkvormigheid van het geleverde product moeten worden opgetekend en gedurende minstens een jaar ter beschikking worden gehouden van de bevoegde overheden.

Elke verbouwer van retro reflecterend materiaal moet de gelijkvormigheid van zijn productie met gepaste periodieke verificatiemethodes waarborgen. Hiertoe moet de verbouwer de proeven in verband met de gelijkvormigheid van de productie toevertrouwen aan een door de FOD Mobiliteit en Vervoer aangeduid laboratorium of door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie.

De resultaten van de controles op de gelijkvormigheid van de productie moeten worden opgetekend en gedurende minstens een jaar ter beschikking worden gehouden van de bevoegde overheden.

De panelen, bedoeld in het eerste of in het tweede lid, worden lateraal en symmetrisch geplaatst op elke zijkant van de gedragen machine. Daarbij moet een van de paneelzijden zich op minder dan 100 cm van het ten opzichte van de landbouw -of bosbouwtrekker verst gelegen voor- of achtereinde van de gedragen machine bevinden, naargelang dat de gedragen machine zich vooraan of achteraan op de landbouw -of bosbouwtrekker bevindt.

Wanneer de gedragen machine voor landbouw of bosbouw zich aan de achterzijde van de landbouw -of bosbouwtrekker bevindt, en tussen 400 cm niet inbegrepen en 700 cm inbegrepen buiten deze laatste uitsteekt, worden bijkomende panelen ten aanzien van die voorzien in het vorige lid lateraal en symmetrisch geplaatst op elke zijkant van de gedragen machine. Hierbij moet een van de paneelzijden zich tussen minimum 100 cm en maximum 300 cm van de het dichtst bij de landbouw -of bosbouwtrekker gelegen buitenrand van de gedragen machine bevinden.

De onderste rand van de panelen is geplaatst op een hoogte tussen minimaal 40 cm en maximaal 200 cm gemeten vanaf de grond. De panelen zijn zodanig bevestigd dat ze zelf geen hindernis vormen.

De panelen moeten vast zijn en zich bevinden in vlakken evenwijdig met het verticale vlak dat door de lengteas van het voertuig loopt.

2° een paneel overeenkomstig punt 1°, eerste of tweede lid, respectievelijk uiterst vooraan geplaatst en uiterst achteraan al naargelang de machine zich vooraan of achteraan de landbouw- of bosbouwtrekker bevindt, in een loodrecht vlak op het verticale vlak doorheen de lengteas van de landbouw- of bosbouwtrekker. De toegestane afwijking bedraagt $\pm 3^\circ$. De onderste rand van het paneel is geplaatst op een hoogte tussen minimaal 40 cm en maximaal 200 cm gemeten vanaf de grond. Het is zodanig bevestigd dat het op zichzelf geen hindernis vormt.

3° een zijdelings georiënteerde niet-driehoekige oranje reflector op elke zijkant van de gedragen machine. Het hoogste punt van het werkaakende gedeelte van de zijreflector mag zich op niet meer dan 200 cm boven de grond bevinden. Het laagste punt ervan mag zich op niet minder dan 40 cm boven de grond bevinden.

La distance entre l'extrémité de l'engin porté la plus proche du tracteur agricole ou forestier et l'extrémité la plus avancée de la plage réfléchissante du catadioptré latéral ne peut pas être supérieure à 300 cm; de plus, la distance entre l'extrémité de l'engin porté la plus éloignée du tracteur agricole ou forestier et l'extrémité la plus en arrière de la plage réfléchissante du catadioptré latéral ne peut pas être supérieure à 30 cm. S'il n'est pas possible de respecter ces deux dimensions au moyen d'un seul catadioptré latéral, l'engin porté doit être muni de catadioptrés latéraux supplémentaires situés de manière telle que les deux dimensions précitées soient respectées et que la distance entre les points les plus proches des plages réfléchissantes de deux catadioptrés successifs ne dépasse pas 300 cm.

Les catadioptrés latéraux doivent être fixes et situés dans des plans parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule.

4. Les engins portés à usage agricole ou forestier, dont la largeur est supérieure à 255 cm et inférieure ou égale à 300 cm, et qui dépassent latéralement le gabarit extérieur du tracteur de telle sorte que leur extrémité latérale se trouve à plus de 40 cm du bord extérieur de la plage éclairante des feux de position du tracteur agricole ou forestier doivent être signalés par des feux d'encombrement et des catadioptrés.

Les feux et catadioptrés visibles de l'avant doivent être blancs, ceux visibles de l'arrière doivent être rouges.

La plage éclairante ou réfléchissante de ces feux et catadioptrés doit se trouver à moins de 40 cm de la plus forte saillie la plus éloignée de l'engin porté. ».

Art. 4. A l'article 32bis, du même arrêté royal, inséré par l'arrêté royal du 16 novembre 1984 et modifié par les arrêtés royaux des 13 septembre 1985, 21 mai 1987, 22 mai 1989, 9 avril 1990, 23 septembre 1991, 10 avril 1995, 15 décembre 1998, 17 mars 2003, 17 décembre 2008 et 14 avril 2009, sont apportées les modifications suivantes :

1° au point 1.4.1.3. est ajouté un second alinéa, rédigé comme suit :

« Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, dans le cas d'un véhicule de construction spéciale à usage agricole ou forestier, la charge transmise à la route par les roues de l'essieu directeur ne doit pas être inférieure à 20 % de la masse à vide du véhicule, dans toutes les conditions de charge. »;

2° au point 1.4.1.4. est ajouté un second alinéa, rédigé comme suit :

« Les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier, à l'exception des véhicules de catégorie R, d'une vitesse nominale n'excédant pas 30 km/h peuvent être munis d'un essieu relevable pour accroître la masse sur l'essieu moteur du véhicule à moteur, sous réserve des conditions cumulatives suivantes :

- la masse correspondant à la charge restante sur l'essieu directeur ne doit pas être inférieure à 20 % de la masse à vide du véhicule;

- l'essieu relevable doit toujours être abaissé au niveau du sol, lorsque le véhicule circule sur la voie publique. »;

3° le point « 5.1. Dimensions » est scindé en deux sous-points :

- un point 5.1.1. qui reprend les trois alinéas déjà existants;

- un nouveau point 5.1.2., rédigé comme suit :

« 5.1.2. La longueur hors tout d'un tracteur agricole ou forestier est la distance entre d'une part l'extrémité la plus en avant, soit de l'engin porté à usage agricole ou forestier à l'avant du tracteur agricole ou forestier, soit du tracteur agricole ou forestier et d'autre part l'extrémité la plus en arrière, soit de l'engin porté à usage agricole ou forestier à l'arrière du tracteur agricole ou forestier, soit du tracteur agricole ou forestier. Le dépassement à l'avant ou à l'arrière d'un équipement permanent est compris dans la longueur hors tout du véhicule.

La longueur hors tout maximale d'un tracteur forestier ou agricole est fixée à 12 mètres.

La longueur de l'engin porté à usage agricole ou forestier à l'avant d'un tracteur agricole ou forestier, mesurée entre le point situé le plus en avant du tracteur agricole ou forestier avec l'engin porté et l'aplomb avant du tracteur agricole ou forestier sans l'engin porté, ne peut excéder 3 mètres.

De afstand tussen de buitenrand van de gedragen machine die zich het dichtst bij de landbouw -of bosbouwtrekker bevindt, en de uiterste buitenrand van het weerkaatsende gedeelte van de zijreflector mag niet meer dan 300 cm bedragen; bovendien mag de afstand tussen de buitenrand van de gedragen machine die het verst van de landbouw -of bosbouwtrekker verwijderd is, en de uiterste buitenrand achteraan van het weerkaatsende gedeelte van de zijreflector niet meer dan 30 cm bedragen. Wanneer deze afstanden bij middel van een enkele zijreflector niet kunnen worden nageleefd, moet de gedragen machine met supplementaire zijreflectoren worden uitgerust. Deze moeten zodanig worden aangebracht, dat de twee bovenvermelde afstanden worden nageleefd en dat de afstand tussen de dichtst bij elkaar gelegen punten van de weerkaatsende gedeeltes van twee opeenvolgende reflectoren niet meer dan 300 cm bedraagt.

De zijreflectoren moeten vast zijn en zich bevinden in vlakken evenwijdig met het verticale vlak dat door de lengteas van het voertuig loopt.

4. De gedragen machines voor landbouw of bosbouw waarvan de breedte groter is dan 255 cm en kleiner of gelijk aan 300 cm en die de buitenomtrek van de trekker lateraal zodanig overschrijden dat hun uiterste zijkant zich op meer dan 40 cm van de buitenrand van het lichtdoorlatend gedeelte van de standlichten van de landbouw -of bosbouwtrekker bevindt, moeten door omtreklichten en reflectoren worden gesignaleerd.

De lichten en reflectoren die aan de voorzijde zichtbaar zijn, moeten wit zijn, deze die aan de achterzijde zichtbaar zijn, moeten rood zijn.

Het lichtdoorlatende of het lichtweerkaatsende gedeelte van deze lichten en reflectoren moet zich op minder dan 40 cm van het verst uitstekende gedeelte van de gedragen machine bevinden. ».

Art. 4. In artikel 32bis van hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 16 november 1984 en gewijzigd door de koninklijke besluiten van 13 september 1985, 21 mei 1987, 22 mei 1989, 9 april 1990, 23 september 1991, 10 april 1995, 15 december 1998, 17 maart 2003, 17 december 2008 en 14 april 2009 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Punt 1.4.1.3. wordt aangevuld met een tweede lid, luidende :

« In afwijking van het eerste lid, in het geval van een voertuig van speciale constructie voor land- of bosbouwdoeleinden, moet de door de wielen van de gestuurde as op de weg overgebrachte belasting minstens gelijk zijn aan 20 % van de lege massa van het voertuig, en dit in alle belastingstoestanden. »;

2° Punt 1.4.1.4. wordt aangevuld met een tweede lid, luidende :

« De voertuigen van speciale constructie voor land- of bosbouwdoeleinden, met uitsluiting van voertuigen van de categorie R, en waarvan de nominale snelheid niet meer dan 30 km/u bedraagt, mogen worden uitgerust met een hefbaar as om de massa op de gestuurde as van het motorvoertuig te verhogen, voor zover alle onderstaande voorwaarden worden nageleefd :

- de massa die met de overblijvende belasting op de gestuurde as overeenstemt, moet minstens gelijk zijn aan 20 % van de lege massa van het voertuig;

- de hefbaar as moet altijd op de grond worden neergelaten wanneer het voertuig op de openbare weg rijdt. »;

3° Het punt « 5.1. Afmetingen » wordt in twee punten opgesplitst :

- een punt 5.1.1. dat de reeds drie bestaande leden bevat;

- een nieuw punt 5.1.2., luidende :

« 5.1.2. De totaallengte van een landbouw- of bosbouwtrekker is de afstand tussen enerzijds het voorste uiteinde, hetzij van de gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden aan de voorzijde van de landbouw -of bosbouwtrekker, hetzij van de landbouw- of bosbouwtrekker zelf, en anderzijds het achterste uiteinde, hetzij van de gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden aan de achterzijde van de landbouw -of bosbouwtrekker, hetzij van de landbouw- of bosbouwtrekker zelf. De overschrijding aan de voorzijde of de achterzijde van een permanente uitrusting is in de totaallengte van het voertuig begrepen.

De maximale totaallengte van een landbouw- of bosbouwtrekker is op 12 meter vastgelegd.

De lengte van de gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden aan de voorzijde van een landbouw- of bosbouwtrekker, gemeten tussen het meest vooraan gelegen punt van de landbouw- of bosbouwtrekker met de gedragen machine en de voorste loodrechte stand van de landbouw- of bosbouwtrekker zonder de gedragen machine, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

La longueur de l'engin porté à usage agricole ou forestier à l'arrière d'un tracteur agricole ou forestier, mesurée entre le point situé le plus en arrière du tracteur agricole ou forestier avec l'engin porté et l'aplomb arrière du tracteur agricole ou forestier sans l'engin porté, ne peut excéder 7 mètres. »;

4° le point « 5.2. Masses » est scindé en deux sous-points :

- un point 5.2.1. qui reprend les deux alinéas déjà existants;

- un nouveau point 5.2.2. rédigé comme suit :

« Pour les véhicules de construction spéciale à usage agricole ou forestier équipés de chenilles d'une vitesse nominale n'excédant pas 30 km/h,

- la masse maximale autorisée du véhicule ne peut s'élever à plus de 32 000 kg;

- la masse maximale autorisée sur chaque chenille ne peut s'élever à plus de 10 000 kg;

- la masse maximale autorisée sur chaque chenille ne peut s'élever à plus de 1,2 kg par centimètre carré de surface d'appui au sol, étant entendu que la surface d'appui au sol est la surface rectangulaire de la partie de la chenille située en regard du sol;

- la masse maximale autorisée sur chaque chenille, ne peut s'élever à plus de 75 kg par centimètre de longueur mesuré dans le sens longitudinal de la chenille;

- la pression maximale ne peut s'élever à plus de 8 kg/cm² sous chaque point de contact de la chenille avec le sol;

- la masse mesurée sous une longueur équivalente à la moitié de la longueur totale de la chenille, mesurée parallèlement à son axe longitudinal ne peut pas dépasser 60 % de la masse totale sur la chenille;

- la répartition de la charge sous la chenille doit être uniforme et symétrique de part et d'autre de son axe longitudinal;

- les chenilles doivent être disposées de manière à ce que les axes longitudinaux des chenilles soient espacés d'un minimum de 1,5 m. Cette distance est mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule;

- La masse maximale autorisée du véhicule, s'il est équipé soit, d'une combinaison d'un train de chenille et d'un essieu soit, d'une combinaison de plusieurs trains de chenilles, ne peut être supérieure à la masse déterminée par les formules ci-après dans laquelle A exprime en mètres, la distance, mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule, d'une part entre le milieu de la chenille ou du groupe de chenilles ou de l'essieu le plus en avant et d'autre part le milieu de la chenille ou du groupe de chenilles ou de l'essieu le plus en arrière.

$M < \text{ou} = 12000 + 4330 A$

pour $A < \text{ou} = 3 \text{ m}$ ou $M < \text{ou} = 25\ 000 \text{ kg}$

$M < \text{ou} = 17000 + 2700 A$

pour $A > 3 \text{ m}$ ou $M > 25\ 000 \text{ kg}$.

Art. 5. Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de dix jours prenant cours le jour après la publication du présent arrêté au *Moniteur belge*, à l'exception de l'article 3, 3° en tant qu'il s'applique à la signalisation des engins portés, qui entre en vigueur le premier jour du treizième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

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

Donné à Bruxelles, le 10 juillet 2013.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

De lengte van de gedragen machine voor land- of bosbouwdoeleinden aan de achterzijde van een landbouw- of bosbouwtrekker, gemeten tussen het meest achteraan gelegen punt van de landbouw- of bosbouwtrekker met de gedragen machine en de achterste loodrechte stand van de landbouw- of bosbouwtrekker zonder de gedragen machine, mag niet meer dan 7 meter bedragen. »;

4° het « punt 5.2.Massa's » wordt opgesplitst in twee subpunten :

- een punt 5.2.1. waarin de twee reeds bestaande leden worden opgenomen;

- een nieuw punt 5.2.2. dat luidt als volgt :

« Voor de voertuigen van speciale constructie voor landbouw- of bosbouwdoeleinden die met rupsbanden zijn uitgerust, met een nominale snelheid die niet meer bedraagt dan 30 km/u,

- de maximaal toegelaten massa van het voertuig mag niet meer dan 32 000 kg bedragen;

- de maximaal toegelaten massa is beperkt tot 10 000 kg per rupsband;

- de maximaal toegelaten massa op elke rupsband mag niet meer dan 1,2 kg per vierkante centimeter draagvlak bedragen; het draagvlak is het rechthoekige gedeelte van de rupsband dat in aanraking komt met de grond;

- de maximaal toegelaten massa op elke rupsband mag niet meer zijn dan 75 kg per centimeter in de lengterichting van de rupsband gemeten;

- de maximale druk onder elk contactpunt van de rupsband met de grond mag niet meer dan 8 kg/cm² bedragen;

- de massa gemeten over een lengte die overeenkomt met de helft van de totale lengte van de rupsband, parallel gemeten ten opzichte van zijn lengteas, mag niet meer bedragen dan 60 % van de totale massa op de rupsband;

- de verdeling van de last onder de rupsband moet uniform en symmetrisch zijn aan weerszijden van zijn lengteas;

- de rupsbanden moeten zo zijn geconcepieerd dat de lengteassen van de rupsbanden ten minste 1,5 m uit elkaar liggen. Deze afstand wordt loodrecht op de lengteas van het voertuig gemeten;

- De maximaal toegelaten massa van het voertuig mag, indien het ofwel is uitgerust met een combinatie van een rupstrein en een as, ofwel met een combinatie van verschillende rupstreinen, niet meer bedragen dan de massa die door de hierna weergegeven formules wordt bepaald, en waarbij "A" uitgedrukt in meters de afstand is tussen enerzijds het middelpunt van de voorste rups of groep rupsen of as en anderzijds het middelpunt van de achterste rups of groep rupsen of as, evenwijdig gemeten met de lengteas van het voertuig.

$M < \text{of} = 12000 + 4330 A$

voor $A < \text{of} = 3 \text{ m}$ of $M < \text{of} = 25\ 000 \text{ kg}$

$M < \text{of} = 17000 + 2700 A$

voor $A > 3 \text{ m}$ of $M > 25\ 000 \text{ kg}$.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van tien dagen te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking van dit besluit in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van het artikel 3, 3° dat, in zoverre het op de signalisatie van de gedragen machines van toepassing is, in werking treedt op de eerste dag van de dertiende maand die volgt op de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

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

Gegeven te Brussel, 10 juli 2013.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET