

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2013/14663]

18 OCTOBRE 2013. — Arrêté royal modifiant 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

PHILIPPE, 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 l'avis de la Commission consultative « Administration - Industrie », donné le 3 mai 2013;

Vu l'association des Gouvernements de Région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis 53.684/2/V du Conseil d'Etat, donné le 24 juillet 2013 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence sur le développement durable dont il ressort qu'une évaluation d'incidence n'est pas nécessaire vu que le présent arrêté ne doit pas faire l'objet d'une délibération en Conseil des Ministres;

Considérant que le présent arrêté royal transpose partiellement :

— la Directive 2009/61/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

— la Directive 2010/48/UE de la Commission du 5 juillet 2010 adaptant au progrès technique la Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques;

— le Règlement n° 48 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse;

— le Règlement n° 58 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation.

Sur la proposition du 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}, paragraphe 2 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, modifié par les arrêtés royaux des 16 novembre 1984, 13 septembre 1985, 21 mai 1987, 17 janvier 1989, 10 avril 1995, 15 décembre 1998, 21 octobre 2002, 17 mars 2003, 27 avril 2007 et 14 avril 2009, il est ajouté le point 123 rédigé comme suit :

« La méthode RD est une méthode développée pour l'évaluation de l'efficacité de freinage en MMA effectuée sur un véhicule à vide. Un graphique de la force de freinage, qui reprend les critères minimaux auxquels le véhicule doit satisfaire, est établi en fonction de la pression du cylindre. Ceux-ci correspondent, pour chaque essieu du véhicule, à l'efficacité de freinage requise pour ce véhicule spécifique, compte tenu de ses masses et des MMA spécifiques ».

Art. 2. A l'article 2, paragraphe 2, 6°, 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, 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, 15 décembre 1998, 17 mars 2003 et 14 avril 2009, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des articles 10, § 4; 23 à 23undecies; 24; 26; 28; 30 à 35; 41; 42 alinéas 1^{er} à 5; 43, point 1; 44 à 53; 55; 57, §§ 1 à 4; 58; 59; 67; 70; 71 et 78 du présent arrêté. »

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2013/14663]

18 OKTOBER 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

FILIP, 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, artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996, 27 november 1996, en bij 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 veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

Gelet op het advies van de Raadgevende Commissie "Administratie - Nijverheid", gegeven op 3 mei 2013;

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

Gelet op het advies 53.684/2/V van de Raad van State, gegeven op 24 juli 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een duurzame-ontwikkelingseffectbeoordeling uit te voeren, waaruit blijkt dat een effectbeoordeling niet noodzakelijk is, aangezien dit besluit niet het voorwerp moet uitmaken van overleg in de Minister-raad;

Overwegende dat dit koninklijk besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van :

— de Richtlijn 2009/61/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende de installatie van verlichtings- en lichtsignaalrichtingen van landbouw- of bosbouwtracteurs op wielen;

— de Richtlijn 2010/48/EU van de Commissie van 5 juli 2010 houdende aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens;

— het Reglement nr. 48 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) betreffende uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalrichtingen;

— het Reglement nr. 58 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) betreffende de uniforme voorschriften voor de goedkeuring.

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, paragraaf 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 16 november 1984, 13 september 1985, 21 mei 1987, 17 januari 1989, 10 april 1995, 15 december 1998, 21 oktober 2002, 17 maart 2003, 27 april 2007 et 14 april 2009, wordt het punt 123 toegevoegd, luidende als volgt :

«De RD methode is een methode ontwikkeld voor de evaluatie van de remdoelmatigheid bij MTM op een leeg voertuig. In de grafiek remkracht in functie van remcilinderdruk wordt voor elke as en het voertuig de minimumcriteria, die overeenkomen met de vereiste remdoelmatigheid voor dat specifiek voertuig met zijn specifieke maximale massa's en MTM, opgesteld waaraan het opgemeten voertuig minimaal dient te voldoen ».

Art. 2. In artikel 2, paragraaf 2, 6°, 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 12 december 1975, 21 december 1979, 3 augustus 1981, 16 november 1984, 13 september 1985, 17 januari 1989, 22 mei 1989, 15 december 1998, 17 maart 2003 en 14 april 2009, wordt het tweede lid vervangen als volgt :

«Deze zijn enkel onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 10, § 4; 23 tot 23undecies; 24; 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.»

Art. 3. A l'article 23, paragraphe 2, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 17 mars 2003 et modifié par l'arrêté royal du 1^{er} juin 2011, les dispositions du point B, 1 à 8, sont remplacées par ce qui suit :

« 1. Pour les véhicules dont la masse maximale autorisée (MMA) dépasse 3,5 tonnes, l'efficacité de freinage à la MMA est évaluée lors des contrôles prévus à l'annexe 15, point B1.

2. L'évaluation de l'efficacité de freinage à la MMA d'un véhicule est effectuée soit en utilisant la méthode RD, qui évalue la force de freinage en fonction de la pression du cylindre, soit par mesure directe de la force de freinage.

3. L'évaluation de l'efficacité de freinage à la MMA en utilisant la méthode RD 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/EEG, telle que modifiée par la Directive 79/489/EEG, ou au Règlement n° 13 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU);

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;

c) La mesure RD obligatoire du point b n'est pas applicable aux véhicules dont la réception par type a eu lieu avant le 1^{er} octobre 1981. Ces véhicules ne sont pas soumis à l'évaluation de l'efficacité de freinage à la MMA. Les forces de freinage et le déséquilibre de freinage sont mesurés dans l'état de présentation de ces véhicules.

4. Pour la méthode RD, il faut prendre en compte une pression du cylindre qui doit être portée à une limite de blocage d'au moins 2 bars.

Celle-ci peut être atteinte en appliquant en station de contrôle technique un système de simulation de charge, ou en présentant le véhicule en charge partielle.

Présenter le véhicule en charge partielle n'est pas applicable aux véhicules mentionnés sous 3 b) et c).

5. Les mesures directes de la force de freinage sont autorisées si:

— la masse du véhicule, en charge ou non, tel qu'il est présenté, s'élève à au moins 2/3 de la MMA;

— il s'agit d'un véhicule destiné au transport de personnes.

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

Art. 3. In artikel 23, paragraaf 2, van hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 17 maart 2003 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 1 juni 2011, worden de bepalingen onder punt B, 1 tot 8, vervangen als volgt :

« 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 bij MTM geëvalueerd.

2. Evaluatie van de remdoelmatigheid bij MTM van een voertuig, gebeurt door de RD-methode waar een evaluatie gebeurt van de remkracht in functie van de cilinderdruk of door een rechtstreekse meting van de remkracht.

3. Het evalueren van de remdoelmatigheid bij MTM door middel van de RD-methode 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; of aan het Reglement n° 13 van Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties

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

c) De verplichte RD-meting van punt b geldt niet voor voertuigen waarvan de typegoedkeuring vóór 1 oktober 1981 plaatsvond. Deze voertuigen zijn niet onderworpen aan de evaluatie van de remdoelmatigheid bij MTM. De remkrachten en het remonevenwicht worden opgemeten in de toestand zoals deze voertuigen worden voorgereden.

4. Bij de RD-methode moet een cilinderdruk bij de blokkeergrens van minstens 2 bar in rekening worden gebracht.

Dit kan bereikt worden door in het keuringsstation een systeem van lastsimulatie toe te passen, of door het voertuig te laten aanbieden met een deellading.

Het aanbieden van een voertuig met een deellading is niet van toepassing voor de voertuigen vermeld in 3 b) en c).

5. Rechtstreekse metingen van de remkracht zijn toegelaten indien:

— de massa van het voertuig, al of niet met lading, zoals het wordt voorgereden, minstens 2/3 van de MTM bedraagt;

— het een voertuig voor personenvervoer betreft.

6. 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 ontdubbelingsdrukmeetpunten;

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

b) De ontdubbelingsdrukmeetpunten 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 ontdubbelingsdrukmeetpunten zijn conform de bepalingen van artikel 4 van de norm ISO 3583-1984.

d) Definitieve ontdubbelingsdrukmeetpunten 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 ontdubbelingsdrukmeetpunten, 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 buitendiameter kleiner dan 10 mm.

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

7. 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). La plaquette est apposée par le constructeur à un endroit bien visible, et 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 doivent être et demeurer clairement lisibles et ne peuvent pas entraîner de confusions.

Art. 4. A l'article 23, paragraphe 7 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 17 mars 2003 et modifié par l'arrêté royal du 1^{er} juin 2011, un point 5° est ajouté et rédigé comme suit :

« 5° Le certificat d'assurance, délivré en vertu de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ».

Art. 5. A l'article 23*undecies* du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 12 novembre 2009 et modifié par les arrêtés royaux des 1^{er} juin 2011 et 10 janvier 2012, un paragraphe 3 est ajouté, rédigé comme suit :

« § 3. En cas de force majeure à apprécier par le Ministre ou par son délégué, le supplément pour une présentation tardive, payable en vertu du paragraphe 1^{er}, 4° et 20°, c), peut être remboursé.

La force majeure est une circonstance exceptionnelle, indépendante de la volonté de la personne. La circonstance exceptionnelle sera appréciée et prise éventuellement en considération par le Ministre ou son délégué si l'incident est survenu dans les quinze jours qui précèdent la date limite à laquelle le contrôle technique devait être effectué.

La force majeure peut notamment couvrir la présentation tardive en cas de non envoi de la convocation à présenter le véhicule au contrôle technique. A cet égard, le SPF Mobilité et Transports vérifie auprès des organismes de contrôle technique si la convocation n'a pas été envoyée. Dans ce cas d'espèce, le système du bonus est conservé si les conditions, visées à l'article 23*ter*, paragraphe 2, sont respectées.

En cas de force majeure, le véhicule ne peut être utilisé que pour effectuer des déplacements à vide par le chemin le plus direct entre la station de contrôle technique et la résidence ou le siège d'exploitation du titulaire du véhicule ou le siège d'exploitation du réparateur et vice versa.

Art. 6. A l'article 28 du même arrêté, 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, 17 mars 2003, 13 septembre 2004, 25 mars 2010, 7 mai 2010 et 18 août 2010, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 3, 2°, point 6, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit :

« Le nombre de feux-stop obligatoires est de trois pour les véhicules de la catégorie M1, mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} mai 2003 et ayant une réception par type européenne, ainsi que pour les véhicules de la catégorie M1 et N1 mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} novembre 2014, à l'exception des châssis-cabine et les véhicules avec de l'espace ouvert pour cargaison. Il est de deux pour les véhicules d'une autre catégorie; toutefois un troisième feu-stop est autorisé. »

2° Au paragraphe 5, 1°, l'alinéa 4 est remplacé par ce qui suit :

« La présence de marquages à grande visibilité est interdite sur les véhicules des catégories M1 et O1. Toutefois, les véhicules visés au paragraphe 2, 1°, c), 4, de cet arrêté, 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, peuvent en être pourvus.

Le Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué peut autoriser un marquage à grande visibilité sur certains véhicules de catégorie M1 si leur utilisation nécessite un marquage afin de garantir la sécurité routière.

7. 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, zoals voertuigen uitgerust met elektronisch gestuurd remsysteem (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) Deze aanduidingen moeten steeds duidelijk leesbaar zijn en blijven, en elke verwarring moet uitgesloten zijn, om welk plaatje het ook gaat.

Art. 4. In artikel 23, paragraaf 7, van hetzelfde koninklijk besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 17 maart 2003 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 1 juni 2011, wordt een punt 5° toegevoegd, luidende als volgt :

“5° Het verzekeringsbewijs, uitgereikt ingevolge de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen”.

Art. 5. Aan artikel 23*undecies* van hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 12 november 2009 en gewijzigd door de koninklijke besluiten van 1 juni 2011 en 10 januari 2012, wordt een paragraaf 3 toegevoegd, luidende als volgt:

“§ 3. In geval van overmacht waarover de Minister of zijn gemachtigde oordeelt, kan de toeslag voor een laattijdige aanbidding die verschuldigd is op grond van paragraaf 1, 4° en 20°, c), worden terugbetaald.”

Overmacht is een uitzonderlijke omstandigheid, onafhankelijk van de wil van de betrokkene. Wanneer de gebeurtenis zich voordeed binnen de vijftien dagen voorafgaand aan de uiterste datum waarop de keuring had moeten plaatsvinden, zal de uitzonderlijke omstandigheid beoordeeld en eventueel in acht genomen worden door de Minister of zijn afgevaardigde.

Overmacht kan inzonderheid een laattijdige aanbidding voor keuring dekken, wanneer er geen oproeping voor de keuring verstuurd werd. In dit opzicht zal de F.O.D. Mobiliteit en Vervoer bij de keuringsinstelling nagaan of de oproeping al dan niet verstuurd werd. Indien voldaan wordt aan de voorwaarden opgenomen in artikel 23*ter*, paragraaf 2, zal het bonussysteem in dit specifieke geval behouden blijven.

In geval van overmacht mag het voertuig gebruikt worden om, ledig en langs de kortste weg, te worden verplaatst tussen het keuringsstation en de woonplaats of exploitatiezetel van de voertuigtitularis of de exploitatiezetel van de hersteller en vice versa.

Art. 6. In artikel 28 van hetzelfde 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, 17 maart 2003, 13 september 2004, 25 maart 2010, 7 mei 2010 en 18 augustus 2010, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In paragraaf 3, 2°, punt 6, wordt het derde lid vervangen door de volgende bepaling :

“Het aantal verplichte stoplichten bedraagt drie voor voertuigen van categorie M1, voor de eerste maal in gebruik genomen na 1 mei 2003 en die een Europese typegoedkeuring hebben, alsook voor voertuigen van de categorieën M1 en N1 die na 1 november 2014 voor de eerste maal in gebruik genomen werden, met uitzondering van chassiscabines en voertuigen met open laadruimte. Voor de voertuigen van een andere categorie, bedraagt het twee, met dien verstande dat een derde stoplicht toegelaten is.”

2° In paragraaf 5, 1°, wordt het vierde lid vervangen door volgende bepaling :

“De aanwezigheid van opvallende markeringen is verboden op voertuigen van de categorieën M1 en O1. De voertuigen bedoeld in paragraaf 2, 1°, c), 4, van dit besluit, 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, mogen er echter wel mee worden uitgerust.”

De Minister bevoegd voor het wegverkeer of zijn afgevaardigde kan opvallende markeringen toelaten op bepaalde voertuigen van categorie M1, wanneer hun gebruik dergelijke markeringen met het oog op de verkeersveiligheid vereist.

Les véhicules suivants sont exemptés de toute façon :

- véhicules prioritaires visés à l'article 28, § 2, 1°, c, 4;
- véhicules de « La Poste »;
- taxis;
- véhicules utilisés dans le cadre du transport de personnes handicapées;
- véhicules d'assistance routière.

Art. 7. A l'article 32bis du même arrêté, 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, au point 1.2.2.2., deuxième tiret, les mots « 200 mm » sont remplacés par les mots « 300 mm ».

Art. 8. A l'article 37, paragraphe 2, du même arrêté, 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 et 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point « 2° La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations de combustible ne peut, le véhicule étant à vide, être inférieure à 30 cm, à moins que des parties du châssis ou de la carrosserie ne soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations » est abrogé;

2° Le point 3° devient le point 2°.

Art. 9. A l'article 39, paragraphe 1er, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, le deuxième alinéa est abrogé.

Art. 10. A l'article 46 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 12 décembre 1975 et modifié par l'arrêté royal du 10 avril 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1° Les points 2° et 3° du paragraphe 1^{er} sont abrogés;

2° Le point 4° du paragraphe 1^{er} devient le point 2°;

3° Les points 2° et 3° du paragraphe 3 sont abrogés;

4° Le point 4° du paragraphe 3 devient le point 2°.

5° Le point 5° du paragraphe 3 devient le point 3°.

Art. 11. A l'article 48 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, sont apportées les modifications suivantes :

1° Les points 2° et 3° du paragraphe 1^{er} sont abrogés;

2° Le point 4° du paragraphe 1^{er} devient le point 3°;

3° Le point 5° du paragraphe 1^{er} devient le point 4°;

4° Les points 2° et 3° du paragraphe 2 sont abrogés;

5° Le point 4° du paragraphe 2 devient le point 3°;

6° Le point 5° du paragraphe 2 devient le point 4°.

Art. 12. A l'article 55 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 28 avril 1999 et modifié par les arrêtés royaux du 14 janvier 1971, 9 août 1971 et 19 juin 1989, le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 1. Tout véhicule doit être construit et/ou équipé de manière à offrir sur toute la largeur une protection efficace contre l'encastrement des véhicules des catégories M1 et N1 le heurtant à l'arrière.

Un dispositif de protection arrière, ci-après dénommé « dispositif », consiste en règle générale en une traverse et en éléments de raccordement aux logerons ou à ce qui en tient lieu.

Le dispositif est monté aussi près que possible de l'arrière du véhicule. Le véhicule étant à vide, le bord inférieur du dispositif ne doit être en aucun point à une hauteur au-dessous du sol supérieure à 55 cm.

En ce qui concerne les véhicules N2, N3, O3 et O4, la largeur du dispositif ne dépasse en aucun point celle de l'essieu arrière, mesurée aux points extrêmes des roues, à l'exclusion du renflement des pneumatiques au voisinage du sol; elle ne peut lui être inférieure de plus de 10 cm de chaque côté. S'il existe plusieurs essieux arrière, la largeur à considérer est celle de l'essieu le plus large.

Volgende voertuigen worden in elk geval vrijgesteld :

- de prioritaire voertuigen zoals bedoeld in artikel 28, § 2, 1°, c, 4;
- de voertuigen van "De Post";
- de taxi's;
- de voertuigen die aangewend worden in het raam van gehandicaptenvervoer.
- voertuigen van de weghulp.

Art. 7. In artikel 32bis van hetzelfde besluit, ingevoegd door 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 in punt 1.2.2.2., twaalfde streepje, de woorden "200 mm" vervangen door de woorden "300 mm".

Art. 8. In artikel 37, paragraaf 2, van hetzelfde 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 en 15 december 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Het punt "2° De vrije hoogte onder het brandstofreservoir en de brandstofleidingen moet, in onbeladen toestand, ten minste 30 cm bedragen, tenzij delen van chassis of carrosserie lager zijn gelegen en voldoende bescherming voor het reservoir en de leidingen bieden" wordt opgeheven.

2° Het punt 3° wordt het punt 2°.

Art. 9. In artikel 39, paragraaf 1, van hetzelfde besluit, gewijzigd door het koninklijk besluit van 12 december 1975, wordt het tweede lid opgeheven.

Art. 10. In artikel 46 van hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 12 december 1975 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 10 april 1995, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° De punten 2° en 3° van paragraaf 1 worden opgeheven;

2° Het punt 4° van paragraaf 1 wordt het punt 2°;

3° De punten 2° en 3° van paragraaf 3 worden opgeheven;

4° Het punt 4° van paragraaf 3 wordt het punt 2°;

5° Het punt 5° van paragraaf 3 wordt het punt 3°.

Art. 11. In artikel 48 van hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 12 december 1975, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° De punten 2° en 3° van paragraaf 1 worden opgeheven;

2° Het punt 4° van paragraaf 1 wordt het punt 3°;

3° Het punt 5° van paragraaf 1 wordt het punt 4°;

4° De punten 2° en 3° van de paragraaf 2 worden opgeheven;

5° Het punt 4° van paragraaf 2 wordt het punt 3°;

6° Het punt 5° van paragraaf 2 wordt het punt 4°.

Art. 12. In artikel 55 van hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 28 april 1999 en gewijzigd door de koninklijke besluiten van 14 januari 1971, 9 augustus 1971 en 19 juni 1989, wordt paragraaf 1e vervangen door volgende bepaling :

"§ 1. Elk voertuig moet zo gebouwd en/of uitgerust worden dat het achteraan bij een aanrijding over de hele breedte bescherming biedt tegen het klemrijden van voertuigen van de categorieën M1 en N1.

Een beschermingsinrichting aan de achterzijde, hierna te noemen "inrichting", bestaat in de regel uit een dwarsligger en verbindingstukken met de langsliggers of met wat deze vervangt.

De inrichting wordt zo dicht mogelijk bij de achterzijde van het voertuig aangebracht. Wanneer het voertuig onbelast is, moet de onderzijde van de inrichting zich op minder dan 55 cm van de grond bevinden.

Wat de voertuigen N2, N3, O3 en O4 betreft, mag de inrichting nergens breder zijn dan de achterste as, gemeten aan de uiterste punten van de wielen, de zwelling van de luchtbanden in de omgeving van hun raakpunt aan de grond niet meegerekend, en mag aan weerszijden niet meer dan 10 cm smaller zijn. Indien er meerdere achterste assen zijn, wordt de breedte van de breedste as in aanmerking genomen.

En ce qui concerne les véhicules M1, M2, M3, N1, O1 et O2, la hauteur sous la partie arrière du véhicule à vide ne doit pas dépasser 55 cm, sur une largeur qui ne doit pas être inférieure de plus de 10 cm, de chaque côté, à celle de l'essieu arrière (sans tenir compte du renflement des pneumatiques au voisinage du sol). S'il existe plusieurs essieux arrière, la largeur à prendre en considération est celle de l'essieu arrière le plus large. Cette prescription doit être respectée au moins sur une ligne distante de 45 cm au maximum de l'extrémité arrière du véhicule. Si les véhicules visés ne répondent pas à ces prescriptions, ils doivent respecter les prescriptions énoncées à l'alinéa 4 du § 1^{er} de l'article 55.

La hauteur du profil de la traverse est d'au moins 10 cm. Les extrémités latérales de la traverse ne peuvent être recourbées vers l'arrière, ni présenter aucun bord coupant vers l'extérieur.

Le dispositif peut aussi être réalisé de manière à permettre une modification de sa position à l'arrière du véhicule. Dans ce cas, doit être garantie la position de service un verrouillage excluant toute modification de position involontaire. La position du dispositif doit pouvoir être modifiée par application, d'une force ne dépassant pas 40 daN.

Le dispositif possède une résistance suffisante aux forces appliquées parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule et est relié, en position de service, aux logerons du véhicule ou à ce qui en tient lieu. Pendant et après application de ces forces, la distance horizontale entre l'arrière du dispositif et la partie extrême arrière du véhicule ne peut dépasser 40 cm. Cette distance est mesurée à l'exclusion de toute partie du véhicule située à plus de 2 m au-dessus du sol, le véhicule étant à vide.

Sur les véhicules équipés d'une plate-forme de levage, l'installation du dispositif peut être interrompue pour les besoins du mécanisme. Dans ce cas, la distance latérale entre les éléments de fixation du dispositif et les éléments de la plate-forme, qui rendent nécessaires l'interruption, ne peut excéder 2,5 cm. Les éléments individuels du dispositif doivent, dans chaque cas, avoir une superficie active d'au moins 350 cm².

Par dérogation, les véhicules des types suivants peuvent ne pas être conformes aux dispositions précitées : tracteurs pour semi-remorques, remorques « triqueballes » et autres remorques analogues destinées au transport de bois en grume ou d'autres pièces de grande longueur, véhicules pour lesquels l'existence d'une protection arrière est incompatible avec leur utilisation ».

Art. 13. L'annexe 6 du même arrêté, remplacée par l'arrêté royal du 17 mars 2003 et modifié par l'arrêté royal des 25 mars 2010 et 18 août 2010, est remplacée par l'annexe 1^{re} du présent arrêté.

Art. 14. L'annexe 7 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 12 décembre 1975 et modifié par l'arrêté royal du 11 mars 1977, est remplacée par l'annexe 2 du présent arrêté.

Art. 15. Dans l'annexe 15 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 10 janvier 2012, aux points 1.2.1. et 1.3.1., les mots « 75 % » sont remplacés par les mots « 70 % ».

Art. 16. Dans la partie IV de l'annexe 26 du même arrêté, la ligne n° 50 est remplacée par la ligne énoncée dans l'annexe 3 du présent arrêté royal.

Art. 17. Dans l'annexe 41 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 10 janvier 2012, aux points 1.2.1. et 1.3.1., les mots « 75 % » sont remplacés par les mots « 70 % ».

Art. 18. Le présent arrêté entre en vigueur dix jours après sa publication au *Moniteur belge* à l'exception des articles 13, 14, 15 et 17 qui entrent en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit la date de publication de cet arrêté au *Moniteur belge*.

Art. 19. Le Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 octobre 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET

Wat de voertuigen M1, M2, M3, N1, O1 en O2 betreft, mag de hoogte onder de achterzijde van het onbelaste voertuig niet meer dan 55 cm bedragen over een breedte, die aan iedere zijde niet meer dan 10 cm smaller is dan de breedte van de achteras (zonder rekening te houden met de uitbolling van de banden boven de grond). Indien er verscheidene achterassen zijn moet de breedste as in aanmerking worden genomen. Aan dit voorschrift moet ten minste worden voldaan over een denkbeeldige lijn op maximaal 45 cm afstand van het achteruiteinde van het voertuig. Indien de desbetreffende voertuigen niet voldoen aan deze voorschriften, dienen ze te voldoen aan de voorschriften zoals bepaald in het vierde lid van § 1 van artikel 55.

De hoogte van het profiel van de dwarsligger bedraagt ten minste 10 cm. De uiteinden van de dwarsligger mogen niet naar achteren gebogen zijn en geen snijdende kanten naar buiten vertonen.

De inrichting mag ook zo ontworpen worden dat haar positie aan de achterzijde van het voertuig gewijzigd kan worden. In dat geval moet een grendeling ervoor zorgen dat in gebruikstoestand, de positie niet ongewild gewijzigd kan worden. De positie van de inrichting moet kunnen gewijzigd worden door de uitoefening van een kracht van minder dan 40 daN.

De inrichting biedt voldoende weerstand aan de krachten die parallel uitgeoefend worden op de overlangse as van het voertuig en moet in gebruikstoestand bevestigd worden aan de langsliggers daarvoor in de plaats aanwezige constructiegedeelte of met wat deze vervangt. Tijdens en na uitoefening van deze krachten mag de horizontale afstand tussen het achterste gedeelte van de inrichting en de uiterste achterzijde van het voertuig ten hoogste 40 cm bedragen. Wanneer het voertuig onbelast is wordt deze afstand gemeten zonder rekening te houden met het gedeelte van het voertuig dat zich op meer dan 2 m van de grond bevindt.

Op voertuigen uitgerust met een hefplatform mag de installatie van de inrichting onderbroken worden voor de bediening van het hefplatform. In dat geval mag de laterale afstand tussen de bevestigings-elementen van de inrichting en de elementen van het platform die de onderbreking nodig maken, de 2,5 cm niet overschrijden. De individuele elementen van de inrichting moeten in elk geval een actieve oppervlakte van ten minste 350 cm² hebben.

De volgende voertuigtypes mogen afwijken van de bovenvermelde bepalingen : trekkers voor opleggers, mallejans en andere soortgelijke aanhangwagens bestemd voor het vervoer van boomstammen of andere lange voorwerpen, voertuigen waarbij de aanwezigheid van een beschermingsinrichting aan de achterzijde onverenigbaar is met hun gebruiksdoel”.

Art. 13. Bijlage 6 bij hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 17 maart 2003 en gewijzigd door de koninklijke besluiten van 25 maart 2010 en 18 augustus 2010, wordt vervangen door de bijlage 1 bij onderhavig besluit.

Art. 14. Bijlage 7 van hetzelfde besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 12 december 1975 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 11 maart 1977, wordt vervangen door de bijlage 2 bij onderhavig besluit.

Art. 15. In bijlage 15 van hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 10 januari 2012, worden in de punten 1.2.1. en 1.3.1. de woorden “75 %” vervangen door de woorden “70 %”.

Art. 16. In deel IV van bijlage 26 van hetzelfde besluit wordt de lijn nr. 50 vervangen door de lijn zoals in bijlage 3 bij onderhavig besluit.

Art. 17. In bijlage 41 van hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 10 januari 2012, worden in de punten 1.2.1. en 1.3.1. de woorden “75 %” vervangen door de woorden “70 %”.

Art. 18. Dit besluit treedt in werking tien dagen na zijn publicatie in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van artikelen 13, 14, 15 en 17, die in werking treden de eerste dag van de zesde maand na datum van bekendmaking van dit besluit in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 19. De Minister bevoegd voor het wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 18 oktober 2013.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET

ANNEXE 1^{re} de l'arrêté royal du 18 octobre 2013 modifiant 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

Annexe 6 — Feux et catadioptres obligatoires autres que les feux indicateurs de direction, pour véhicules à moteurs et leurs remorques

Type de feux et catadioptres	Caractéristiques de montage et de couleur	Feu de position AV		Feu-croisement	Feu-route	Feu-croisement	Feu de position arrière ⁽⁴⁾		Feu-stop ⁽⁴⁾	Feu éclairage plaque	Cata-dioptre AR	Feu-encomb AV oblig. Si largeur >210 ⁽³⁾	Feu-encomb AR oblig. Si largeur >210 ⁽³⁾	Cata-dioptre latéral	Feu Brouillard AR	Feu de position latéral ⁽⁴⁾	Feu de circulation diurne ⁽⁶⁾ (00)
		Véhicules à moteur	Remorques														
1. Présence et nombre⁽¹⁾																	
Catégorie A	2 ou 4 ⁽⁷⁾	2	-	2	2	2	4[2 ou 4 ⁽¹¹⁾] ⁴	4[2 ou 4 ⁽¹¹⁾] ⁴	Non défini	2	2	2	2	Voir art. 28 §3	1 ou 2	Longueur >600 ³	2
Catégorie B	2	2	-	2	2	2	2 ⁽⁴⁾	4[2 ou 3 ⁽⁶⁾] ⁴		2	-	-	-		1 ou 2		2
Catégorie C	2	2	-	2	2	2	4[2 ou 4 ⁽¹¹⁾] ⁴	4[2 ou 3 ⁽⁶⁾ ou 4 ⁽¹¹⁾] ⁴		2	2 ⁽¹³⁾	2 ⁽¹³⁾	2		1 ou 2		2
Catégorie D	-	-	2	-	-	-	4[2 ou 4 ⁽¹¹⁾] ⁴	4[2 ou 4 ⁽¹¹⁾] ⁴		2	2	2	2		1 ou 2		- ⁽⁸⁾
2. Couleur en fonctionnement⁽²⁾																	
B ou J.S.	B ou J.S.	B	B	B ou J.S.	B ou J.S.	B	R ⁽⁴⁾	[R ou J.A.] ⁽⁴⁾	B	R	B	R	R	J.A.	R	J.A.	B
3. Positionnement⁽³⁾																	
Dist. Max du bord ext.	-	40	15	40	-	40	[40 ⁽¹²⁾] ⁴		-	40	-	-	-	-	-	-	40 ⁽⁹⁾
Hauteur Min.	-	35	35	35	-	35	[35 ⁽¹²⁾] ⁴		-	35	35	35	35	35	25	35	25
Hauteur Max.	-	120	225	160	-	160	[160 ⁽¹²⁾] ⁴		-	120	-	-	-	120	120	150 ⁽⁵⁾	150 ⁽³⁾

Notes

(1) Les catégories A, B, C et D représentent : A, la catégorie des autobus et autocars; B, la catégorie des voitures, voitures mixtes et minibus; C, la catégorie des véhicules automobiles qui n'appartiennent pas aux catégories A et B; D, la catégorie des remorques.

(2) B = Blanc; J.S. = Jaune Sélectif; R = Rouge; J.A. = Jaune-auto.

(3) Les dimensions sont exprimées en centimètres. Ces dimensions sont applicables aux véhicules à moteur et aux remorques mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} novembre 2014.

(4) Obligatoire pour les véhicules mis en service à partir du 1^{er} mai 2003, à l'exception des châssis cabines.

(5) Si pas possible autrement par construction, max. 210.

(6) Trois feux obligatoires pour les véhicules mis en service à partir du 1^{er} mai 2003 et ayant une réception européenne ; voir article 28.

(7) Quatre feux de route sont autorisés pour autant que l'intensité lumineuse émise ne dépasse pas 225 000 cd.

(8) Interdit sur les remorques et semi-remorques.

(9) Les bords intérieurs des surfaces apparentes dans la direction de l'axe de référence sont séparés d'au moins 600 mm. Cette distance peut être réduite à 400 mm lorsque la largeur hors tout du véhicule est inférieure à 1300 mm.

(10) Obligatoire pour tous les véhicules des catégories M1 et N1 dont la date de réception est postérieure au 6 février 2011. Obligatoire pour tous les véhicules des catégories autres que M1 et N1 dont la date de réception est postérieure au 6 août 2012. Avant ces dates, les feux diurnes sont facultatifs.

(11) Dernière valeur concerne les feux dédoublés en hauteur; voir article 28.

(12) Valeur uniquement pour les feux de position arrière obligatoires et les feux-stop obligatoires, et non pour les facultatifs; voir article 28.

(13) Les feux d'encombrement sont interdits sur les tracteurs agricoles ou forestiers à roues ayant une largeur inférieure ou égale à 2,10m.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 18 octobre 2013 modifiant 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.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET

ANNEXE 2 de l'arrêté royal du 18 octobre 2013 modifiant 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

Annexe 7 – Feux et catadiopres facultatifs pour véhicules à moteurs et leurs remorques

Caractéristiques de montage et de couleur	Types de feux et catadiopres							
	Feu-stationnement	Feu-encombrement A.V. Si largeur $\leq 2,10^{(4)}$	Feu-encombrement A.R. Si largeur $\leq 2,10^{(4)}$	Feu-brouillard A.V.	Feu-marche arrière	Catadiopre A.V.	Feu-chercheur	Catadiopre latéral
1. Présence et nombre⁽¹⁾								
Catégorie A	Voir art. 28, §3	2	2	2	1 ou 2	2	1	Illimité
Catégorie B		2	2	2	1 ou 2	2	1	
Catégorie C		2 ⁽⁵⁾	2 ⁽⁵⁾	2	1 ou 2	2	1	
Catégorie D		2	2	-	1 ou 2	2	1	
2. Couleur ⁽²⁾	Voir art. 28, §3	B	R	B ou J.S.	B ou J.S.	B	B ou J.S.	J.A.
3. Positionnement⁽³⁾								
Distance max. du bord ext.	40	-		40	-	40	-	
Hauteur min.	35	35	35	-	-	35	-	35
Hauteur max	160	-		120	-	120	-	120

Notes

(1) Les catégories A, B, C et D représentent : A, la catégorie des autobus et autocars; B, la catégorie des voitures, voitures mixtes et minibus; C, la catégorie des véhicules automobiles qui n'appartiennent pas aux catégories A et B; D, la catégorie des remorques

(2) B = blanc; J.S. = jaune sélectif; R = rouge; J.A. = jaune-auto.

(3) Les distances sont exprimées en centimètres.

(4) Ces dimensions sont applicables aux véhicules à moteur et aux remorques mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} novembre 2014.

(5) Les feux d'encombrement sont facultatifs sur les tracteurs agricoles ou forestiers à roues ayant une largeur supérieure à 2,10 m ».

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 18 octobre 2013 modifiant 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.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

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

ANNEXE 3 de l'arrêté royal du 18 octobre 2013 modifiant 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

La ligne 50 de la partie IV de l'annexe 26 doit être remplacée par la ligne suivante :

50	Dispositifs d'attelage	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾
		B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 18 octobre 2013 modifiant 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.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET

BIJLAGE 1 van het koninklijk besluit van 18 oktober 2013 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

Bijlage 6 — Verplichte lichten en reflectoren, andere dan richtingaanwijzers voor auto's, hun aanhangwagens

Types van lichten en reflectoren	Grootlicht	Dimlicht	Standlicht		Achterlicht ⁽⁶⁾	Stoplicht ⁽⁶⁾	Ken- teken plaats- verlich- ting	Achter- reflector	Omtrek- licht V/A verplicht indien breedte >210 ⁽⁹⁾	Omtrek- licht AA verplicht indien breedte >210 ⁽⁹⁾	Zij- reflector	Mistlicht AA	Zijmar- kerings- licht ⁽⁴⁾	Dagrij- lichten ⁽⁵⁾ ₍₁₀₎	
			Auto's	Aanhan- wagens											
1. Aanwezig- en aant.⁽¹⁾															
Categorie A	2 of 4 ⁽⁷⁾	2	2	-	4[2 of 4 ⁽¹¹⁾] ⁴	4[2 of 4 ⁽¹¹⁾] ⁴	On- bepaald	2	2	2	Zie art. 28 §3	1 of 2	Lengte >600 ³	2	
Categorie B	2	2	2	-	2 ⁽⁴⁾	4[2 of 3 ⁽⁶⁾] ⁴		2	-	-		1 of 2		2	
Categorie C	2	2	2	-	4[2 of 4 ⁽¹¹⁾] ⁴	4[2 of 3 ⁽⁶⁾ of 4 ⁽¹¹⁾] ⁴		2	2 ⁽¹³⁾	2 ⁽¹³⁾		1 of 2		2	
Categorie D	-	-	-	2	4[2 of 4 ⁽¹¹⁾] ⁴	4[2 of 4 ⁽¹¹⁾] ⁴		2	2	2		1 of 2		- ⁽⁸⁾	
2. Kleur (in werking)⁽²⁾	W of G.	W of G	W	W	R ⁽⁴⁾	[R of O] ⁽⁴⁾	W	R	W	R	O	R	O	W	
3. Plaatsing⁽³⁾															
Max. afst. tot zijkant	-	40	40	15	[40 ⁽¹²⁾] ⁴			40	-	-	-	-	-	40 ⁽⁹⁾	
Min. Hoogte	-	35	35	35	[35 ⁽¹²⁾] ⁴			35	35	35	35	25	35	25	
Max. Hoogte	-	120	160	225	[160 ⁽¹²⁾] ⁴			120	-	-	120	120	150 ⁽⁵⁾	150 ⁽³⁾	

Nota's

(1) De categorieën A, B, C en D beduiden: A, de categorie autobussen en autocars; B, de categorie personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen; C, de categorie auto's die niet behoren tot de categorieën A of B; D, de categorie aanhangwagens.

(2) W = Wit; G = Geel; R = Rood; O = Oranje.

(3) De afmetingen zijn uitgedrukt in centimeter. Deze afmetingen zijn van toepassing op motorvoertuigen en aanhangwagens die na 1 november 2014 voor de eerste maal in gebruik werden genomen

(4) Verplicht voor voertuigen in dienst gesteld vanaf 1 mei 2003, behalve op chassiscabines.

(5) Indien wegens constructie niet anders mogelijk, max. 210.

(6) Drie lichten verplicht voor voertuigen in dienst gesteld vanaf 1 mei 2003 en die een Europese typegoedkeuring hebben.

(7) Er wordt vier grootlichten toegelaten voor zover de integrale lichtsterkte 225 000 cd niet te boven gaat

(8) Verboden op aanhangwagens en opleggers.

(9) De binnenranden van het zichtbare vlak in de richting van de referentieas liggen ten minste 600 mm uit elkaar. Deze afstand mag worden beperkt tot 400 mm wanneer de totale breedte van het voertuig minder dan 1300 mm bedraagt.

(10) Verplicht voor alle voertuigen van de categorieën M1 en N1 waarvan de goedkeuring dateert van na 6 februari 2011. Verplicht voor alle voertuigen van alle andere categorieën dan de categorieën M1 en N1 waarvan de goedkeuring dateert van na 6 augustus 2012. Voor deze data zijn dagrijlichten facultatief.

(11) Laatste waarde betreft de ontdubbelde lichten in de hoogte ;zie artikel 28.

(12) Waarde enkel voor de verplichte achterlichten en de verplichte stoplichten, niet voor de facultatieve; zie artikel 28.

(13) De omtreklichten zijn verboden op de landbouwen of bosbouwtrekkers met een breedte minder of gelijk aan 2,10 m.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013 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.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET

BIJLAGE 2 van het koninklijk besluit van 18 oktober 2013 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

Annexe 7 — Niet verplichte lichten en reflectoren voor motorvoertuigen en hun aanhangwagens

Kenmerken van montage en kleur	Types van lichten en reflectoren							
	Parkeerlicht	Omtreklicht V.A. Indien breedte $\leq 2,10^{(4)}$	Omtreklicht A.R. Indien breedte $\leq 2,10^{(4)}$	Mistlicht V.A.	Achteruitrijlicht	Voorreflector	Zoeklicht	Zijreflector
1. Aanwezigheid en aantal⁽¹⁾								
Categorie A	Zie art. 28, §3	2	2	2	1 of 2	2	1	Onbeperkt
Categorie B		2	2	2	1 of 2	2	1	
Categorie C		2 ⁽⁵⁾	2 ⁽⁵⁾	2	1 of 2	2	1	
Categorie D		2	2	-	1 of 2	2	1	
1. Kleur⁽²⁾	Zie art. 28, §3	W	R	W of G	W of G	W	W of G	O
3. Plaatsing⁽³⁾								
Max. afstand tot zijkant	40	-		40	-	40	-	
Min hoogte	35	35	35	-	-	35	-	35
Max hoogte	160	-		120	-	120	-	120

Nota's

(1) De categorieën A, B, C en D beduiden: A, de categorie autobussen en autocars; B, de categorie personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen; C, de categorie auto's die niet behoren tot de categorieën A of B; D, de categorie aanhangwagens.

(2) W = wit; G = geel; R = rood; O = oranje.

(3) De afmetingen zijn uitgedrukt in cm.

(4) Deze afmetingen zijn van toepassing op motorvoertuigen en aanhangwagens die na 1 november 2014 voor de eerste maal in gebruik werden genomen.

(5) De omtreklichten zijn facultatief op land- en bosbouwtrekkers op wielen met een breedte van meer dan 2,10 m.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013 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.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

BIJLAGE 3 van het koninklijk besluit van 18 oktober 2013 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 2013 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

De rij 50 van deel IV van bijlage 26 dient te worden vervangen door de volgende lijn :

50	Koppelingen	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾	X ⁽²⁾
		B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾	B ⁽⁴⁾

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013 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.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET

SERVICE PUBLIC FEDERAL JUSTICE

[C – 2013/09483]

25 OCTOBRE 2013. — Arrêté ministériel portant organisation interne, délégations de pouvoir et autorisations de signature au sein du Service public fédéral Justice en matière de passation et d'exécution de marchés publics de travaux, de fournitures et de services, en matière de subventions et en matière de dépenses diverses

La Ministre de la Justice,

Vu la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'Etat fédéral;

Vu la loi du 15 juin 2006 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services;

Vu l'arrêté royal du 23 mai 2001 portant création du Service public fédéral Justice;

Vu l'arrêté royal du 15 juillet 2011 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics;

Vu l'arrêté royal du 3 avril 2013 relatif à l'intervention du Conseil des Ministres, aux délégations de pouvoir et aux habilitations en matière de passation et d'exécution des marchés publics, des concours de projets et des concessions de travaux publics au niveau fédéral;

Vu l'arrêté ministériel du 15 juillet 2002 accordant délégation de pouvoir en matières financières au Président du Comité de direction et à certains fonctionnaires du Service public fédéral Justice;

Vu l'arrêté ministériel du 31 janvier 2012 portant organisation interne, délégations de pouvoir et autorisations de signature au sein du Service public fédéral Justice en matière de passation et d'exécution de marchés publics de travaux, de fournitures et de services, en matière de subventions et en matière de dépenses diverses;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 3 octobre 2013,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

1° « le Ministre » : le Ministre de la Justice;

2° « tableau » : un des tableaux numérotés de l'annexe au présent arrêté;

3° « la loi » : la loi du 15 juin 2006 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST JUSTITIE

[C – 2013/09483]

25 OKTOBER 2013. — Ministerieel besluit houdende interne organisatie, overdracht van bevoegdheid en machtigingen tot handtekening in de Federale Overheidsdienst Justitie inzake de gunning en de uitvoering van overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, inzake toelagen en inzake diverse uitgaven

De Minister van Justitie,

Gelet op de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale Staat;

Gelet op de wet overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten van 15 juni 2006;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 mei 2001 houdende oprichting van de Federale Overheidsdienst Justitie;

Gelet op het koninklijk besluit plaatsing overheidsopdrachten klassieke sectoren van 15 juli 2011;

Gelet op het koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 april 2013 betreffende de tussenkomst van de Ministerraad, de overdracht van bevoegdheid en de machtigingen inzake de plaatsing en de uitvoering van overheidsopdrachten, ontwerpenwedstrijden en concessies voor openbare werken op federaal niveau;

Gelet op het ministerieel besluit van 15 juli 2002 houdende overdracht van bevoegdheid inzake financiële aangelegenheden aan de Voorzitter van het Directiecomité en aan sommige ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Justitie;

Gelet op het ministerieel besluit van 31 januari 2012 houdende interne organisatie, overdracht van bevoegdheid en machtigingen tot handtekening in de Federale Overheidsdienst Justitie inzake de gunning en de uitvoering van overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, inzake toelagen en inzake diverse uitgaven;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 3 oktober 2013,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — Definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° « de Minister » : de Minister van Justitie;

2° « tabel » : een van de genummerde tabellen van de bijlage bij dit besluit;

3° « de wet » : de wet overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten van 15 juni 2006;