

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2011 — 1525

[C — 2011/14105]

1<sup>er</sup> JUIN 2011. — 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,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à Votre signature a 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, et plus particulièrement les dispositions relatives au contrôle technique non périodique avant l'immatriculation du véhicule au nom d'un autre titulaire, suite à un avis motivé portant la référence 2007/4933 C(2009) 7243 que la Commission européenne a adressé à la Belgique le 8 octobre 2009 au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne, pour manquement des obligations qui lui incombent en vertu de la Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et des articles 34-36 du Traité FUE.

Cet avis motivé porte :

- d'une part sur l'exigence du certificat de conformité CE en vue du contrôle technique préalable à l'immatriculation au nom d'un autre titulaire d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre, dont le précédent certificat est conforme au modèle figurant dans la Directive 1999/37/CE;

- d'autre part, sur les dispositions relatives au contrôle technique occasion avant immatriculation au nom d'un autre titulaire.

## Généralités

## a) Certificat de conformité

1. Le certificat de conformité reprend les caractéristiques techniques du véhicule, ce qui n'est pas le cas du certificat d'immatriculation harmonisé.

Ces données techniques facilitent le contrôle technique et routier des véhicules en circulation; elles permettent aussi de mener à bien les politiques en matière de sécurité routière et environnementale.

Actuellement, il s'agit d'un document de bord sur la base de l'article 10 paragraphe 2, point 10 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité.

Comme le souligne le Conseil d'Etat, il n'est pas possible d'exonérer de la production du certificat européen les seuls véhicules d'occasion importés d'un autre Etat membre, sans discriminer les véhicules d'occasion nationaux.

2. La loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules permet de rencontrer entièrement la position de la Commission. En effet, tout véhicule construit ou assemblé en Belgique, ou importé, ou acquis de manière intracommunautaire ou transféré de manière intracommunautaire sur le territoire belge devra être enregistré dans la Banque-Carrefour des Véhicules. L'enregistrement dans la Banque-Carrefour s'accompagnera notamment de l'indication des données mentionnées dans le certificat de conformité du véhicule.

A la date de son entrée en vigueur, les dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité relatives à l'exigence du certificat de conformité feront donc l'objet d'une refonte.

Afin de rendre cette Banque-Carrefour opérationnelle dans les meilleurs délais possibles notamment au parc automobile existant, il est essentiel de récupérer toutes les données mentionnées dans les certificats de conformité à bord des véhicules déjà en circulation.

Lors des contrôles techniques des véhicules mis en circulation tels que prévus à l'article 23 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, les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation sont chargés de l'identification des véhicules. Lors de cette identification, les données du certificat de conformité seront enregistrées, à moins qu'elles ne le soient déjà.

b) Contrôle technique avant immatriculation au nom d'un autre titulaire

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2011 — 1525

[C — 2011/14105]

1 JUNI 2011. — 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,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb U ter ondertekening voor te leggen, strekt 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, en meer bepaald de bepalingen betreffende de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving van het voertuig op naam van een andere titularis, ingevolge een met redenen omkleed advies met referte 2007/4933 C(2009) 7243 dat de Europese Commissie op 8 oktober 2009 heeft gericht tot het Koninkrijk België krachtens artikel 226 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, wegens niet-nakoming van de verplichtingen opgelegd door Richtlijn 1999/37/EG van de raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen en de artikelen 34-36 van het VWEU.

Dit met redenen omkleed advies heeft betrekking op :

- enerzijds de eis van het EG-certificaat van overeenstemming met het oog op de technische keuring voorafgaand aan de inschrijving op naam van een andere titularis van een voertuig dat eerder was ingeschreven in een andere lidstaat, waarvan het eerdere inschrijvingsbewijs conform is aan het model van Richtlijn 1999/37/EG;

- anderzijds de bepalingen betreffende de tweedehandskeuring voor inschrijving op naam van een andere titularis.

## Algemeen

## a) Certificaat van overeenstemming

1. Het certificaat van overeenstemming bevat de technische kenmerken van het voertuig, hetgeen niet het geval is met het geharmoniseerd inschrijvingsbewijs.

Deze technische gegevens vergemakkelijken de technische keuring en wegcontrole van de in het verkeer zijnde voertuigen; zij maken het ook mogelijk het beleid te voeren inzake verkeersveiligheid en milieu.

Momenteel gaat het om een boorddocument op basis van artikel 10, paragraaf 2, punt 10, van het hoger vermelde koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Zoals opgemerkt door de Raad van State, is het niet mogelijk om enkel de tweedehands voertuigen ingevoerd uit een andere lidstaat vrij te stellen van het Europees certificaat, zonder discriminatie van de nationale tweedehands voertuigen.

2. De wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen maakt het mogelijk volledig tegemoet te komen aan het standpunt van de Commissie. Immers zal ieder voertuig gebouwd of geassembleerd in België of ingevoerd, intracommunautair verworven of intracommunautair overgebracht op het Belgisch grondgebied, in de Kruispuntbank van de Voertuigen moeten worden geregistreerd. De registratie in de Kruispuntbank zal gepaard gaan met de opgave van de gegevens vermeld in het certificaat van overeenstemming van het voertuig.

Op de datum van zijn inwerkingtreding, zullen de bepalingen van het hogervermelde koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreffende de eis van het certificaat van overeenstemming aldus het onderwerp uitmaken van een herziening.

Om de Kruispuntbank zo spoedig mogelijk operationeel te maken met inbegrip van het bestaande wagenpark, is het noodzakelijk om de gegevens vermeld in de certificaten van overeenstemming aan boord van de reeds in het verkeer gebrachte voertuigen, in te zamelen.

Bij de technische keuringen van in het verkeer gebrachte voertuigen zoals voorzien door artikel 23 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 de instellingen erkend in toepassing van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, belast met met de identificatie van voertuigen. Bij deze identificatie zullen de gegevens vermeld op het certificaat van overeenstemming worden geregistreerd, tenzij dit reeds is gebeurd.

b) Keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis

3. Selon l'article 23<sup>sexies</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> de l'arrêté royal du 15 mars 1968 susmentionné, un contrôle technique non périodique est obligatoire avant l'immatriculation des véhicules de catégories M1 et N1 au nom d'un autre titulaire, qu'il s'agisse de véhicules précédemment immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Ce « contrôle occasion » comporte (article 23<sup>sexies</sup>, paragraphe 4) :

a) un contrôle complet qui comprend au moins le contrôle des éléments mentionnés à l'annexe 15 dudit arrêté royal (article 23<sup>bis</sup>, paragraphe 4), réalisé par les organismes agréés pour le contrôle technique automobile;

b) un contrôle supplémentaire selon l'annexe 22 du même arrêté royal; ce contrôle n'est toutefois pas exigé, en cas de présentation d'un rapport d'un centre de diagnostic agréé datant de moins de deux mois et portant au moins sur les points visés à l'annexe 22. A l'heure actuelle, il n'existe toutefois aucun centre de diagnostic agréé.

4. Dans un souci de protection du consommateur, de sécurité routière et de simplification de ce « contrôle occasion », le présent projet vise à supprimer ce contrôle en deux points/temps.

Les points à contrôler seront dorénavant uniquement ceux visés dans une nouvelle annexe 41; ils devront nécessairement être tous contrôlés en même temps.

L'annexe 15 ne vaudra dès lors plus que pour le contrôle périodique et l'annexe 22 est simplement supprimée.

5. L'objectif du contrôle technique est de vérifier que le véhicule à moteur en question est effectivement en bon état d'entretien au moment de l'immatriculation.

Le fait que le véhicule à moteur a peut-être été utilisé sur la voie publique depuis le dernier contrôle technique justifie de le soumettre à un contrôle technique avant l'immatriculation au nom d'un autre titulaire.

Cependant, lorsque le véhicule vient juste d'être soumis avec succès au contrôle technique périodique et qu'il a été peu utilisé depuis ce dernier contrôle, il peut être raisonnablement supposé, en cas de vente de ce véhicule que, sauf circonstances exceptionnelles (accident, etc.), celui-ci est encore en bon état d'entretien et que dès lors il n'est a priori pas nécessaire, avant l'immatriculation au nom d'un autre titulaire, de contrôler à nouveau tous les points énoncés à la nouvelle annexe 41.

6. Le présent projet vise donc à limiter le contrôle technique non périodique avant immatriculation au nom d'un autre titulaire à une inspection visuelle de l'état technique du véhicule, lorsque le véhicule a passé avec succès, moins de deux mois avant le contrôle non périodique, un contrôle périodique complet.

Cette inspection visuelle a pour objet de vérifier que le véhicule n'a pas subi de dégradations depuis que le dernier certificat de contrôle technique a été émis.

Lors de cette inspection visuelle, le contrôleur doit, le cas échéant, non seulement regarder les éléments en question, mais également les manipuler, analyser le bruit ou recourir à tout autre moyen approprié sans utiliser d'équipement.

Pour des raisons de sécurité routière et de protection de la vie des personnes, le système de freinage du véhicule sera cependant toujours contrôlé, lors de cette inspection, au moyen de l'équipement technique approprié (freinomètre, etc.). En effet, le simple contrôle visuel ne permet pas de vérifier que les freins n'ont pas subi de dégradations endéans les deux mois (ex. : freins voilés suite à un freinage trop brusque ou aux dégradations de la chaussée (nid de poule, etc.), et ce d'autant plus que le système de freinage n'est pas toujours visible ou aisément accessible (ex. : éléments couvrant les roues non démontables).

Dès lors qu'il ne s'agira plus d'un contrôle complet, l'inspection visuelle ne donnera pas lieu à un nouveau certificat de visite, mais à un document intitulé « Inspection visuelle du véhicule ». Ce document devra toujours accompagner le dernier certificat de visite.

7. Le présent projet prévoit également une modification de la périodicité avec laquelle les véhicules personnels (catégorie M1) sont soumis au contrôle technique, lorsqu'il y a immatriculation du véhicule au nom d'un autre titulaire.

3. Volgens artikel 23<sup>sexies</sup>, paragraaf 1, 3<sup>o</sup> van bovenvermeld koninklijk besluit van 15 maart 1968 is een niet-periodieke keuring verplicht vóór de inschrijving op naam van een andere titularis, voor de voertuigen van de categorieën M1 en N1, ongeacht of ze eerder in België of in het buitenland waren ingeschreven.

Deze « tweedehandskeuring » bestaat uit (artikel 23<sup>sexies</sup>, paragraaf 4) :

a) een volledige keuring die minstens de keuring van de onderdelen vermeld in bijlage 15 van dit koninklijk besluit (artikel 23<sup>bis</sup>, paragraaf 4) omvat, verricht door de erkende instellingen voor autokeuring;

b) een bijkomende keuring volgens bijlage 22 van hetzelfde koninklijk besluit; deze keuring is echter niet vereist indien een rapport van een erkend diagnosecentrum wordt voorgelegd dat niet ouder is dan twee maanden en dat ten minste betrekking heeft op de in bijlage 22 vermelde punten. Momenteel is er nog geen enkel erkend diagnosecentrum.

4. In het belang van de consumentenbescherming, de verkeersveiligheid en de vereenvoudiging van deze « tweedehandskeuring », heeft het huidige ontwerp tot doel om deze keuring in twee punten/tijden af te schaffen.

De te controleren punten zullen enkel betrekking hebben op deze geïndiceerd door een nieuwe bijlage 41; zij zullen noodzakelijkerwijs allemaal terzelfder tijd moeten worden gecontroleerd.

Bijlage 15 wordt daarom enkel nog voor de periodieke keuring gebruikt en bijlage 22 wordt eenvoudigweg afgeschaft.

5. Doel van de keuring is te verifiëren of het motorvoertuig in kwestie op het ogenblik van de inschrijving werkelijk in goede staat van onderhoud verkeert.

Het feit dat een motorvoertuig sinds de laatste keuring misschien op de openbare weg is gebruikt, kan echter een rechtvaardiging zijn voor een keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis.

Wanneer het voertuig zopas met succes een periodieke keuring heeft doorstaan en sedert die laatste keuring weinig werd gebruikt, mag echter redelijkerwijze worden verondersteld dat, in geval van verkoop van dit voertuig, dit voertuig behoudens uitzonderlijke omstandigheden (ongeval, enz.) nog in goede staat van onderhoud verkeert en dat het bijgevolg a priori niet nodig is, vóór de inschrijving op naam van een andere titularis, alle punten in de nieuwe bijlage 41 opnieuw te keuren.

6. Dit ontwerp strekt er dus toe de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis te beperken tot een visuele keuring van de technische staat van het voertuig, wanneer het voertuig minder dan twee maanden vóór de niet-periodieke keuring met succes een volledige periodieke keuring heeft ondergaan.

Deze visuele keuring heeft tot doel na te gaan of het voertuig sinds de afgifte van het laatste keuringsbewijs geen schade heeft geleden.

Bij deze visuele keuring moet de controleur niet alleen naar de punten kijken, maar ook, indien nodig, de punten bedienen, het geluid beoordelen of andere geschikte controlemethoden toepassen zonder apparatuur te gebruiken.

Omwille van de verkeersveiligheid en de bescherming van het leven van personen, zal het remsysteem van het voertuig wel altijd worden gekeurd, met behulp van geschikte technische apparatuur (remmen-testbank, enz.). Immers laat een eenvoudige visuele keuring niet toe, na te gaan of de remmen op twee maanden geen schade hebben opgelopen. (b.v. : kromgetrokken remmen tengevolge een te plots remmen of beschadigd wegdek (kuilen, enz.), te meer daar het remsysteem niet altijd zichtbaar of gemakkelijk toegankelijk is (b.v. : wieldeksels niet-verwijderbaar).

Aangezien het niet meer om een volledige keuring gaat, geeft de visuele keuring geen aanleiding tot een nieuw keuringsbewijs, maar tot een document met als opschrift « Visuele keuring van het voertuig ». Dit document moet altijd het laatste keuringsbewijs vergezellen.

7. Dit ontwerp voorziet ook in een wijziging van de periodiciteit waarmee personenvoertuigen (categorie M1) aan de keuring zijn onderworpen, wanneer het voertuig op naam van een andere titularis wordt ingeschreven.

En effet, suivant l'article 23ter, paragraphe 2, 1°, inséré par l'arrêté royal du 26 avril 2006 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, ces véhicules ne sont pas contrôlés annuellement (conformément à l'article 23ter, paragraphe 1er), mais seulement un an sur deux, lorsqu'ils satisfont aux conditions cumulatives suivantes :

- être présentés à temps au contrôle technique;
- délivrance d'un certificat de visite vert;
- kilométrage ne dépassant pas 100 000 kilomètres;
- et pas âgés de plus de 6 ans.

Actuellement, lorsque le véhicule satisfait à ces conditions, il bénéficie des dispositions de l'article 23ter, paragraphe 2, même lorsqu'il est cédé et immatriculé au nom d'un autre titulaire.

Ce n'est que si le certificat de visite délivré à l'issue du contrôle non-périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1er, 3° est rouge, que l'article 23ter, paragraphe 2, n'est plus d'application et que le véhicule est à nouveau soumis aux dispositions de l'article 23ter, paragraphe 1er, à partir du contrôle périodique suivant et jusqu'au premier contrôle périodique qui le suit.

Le nouveau propriétaire du véhicule profite donc immédiatement de l'avantage du contrôle technique biennuel, alors que cet avantage n'est dû qu'au comportement de l'ancien propriétaire (bon entretien, bonnes techniques de conduite, usage du véhicule limité, etc.).

Par ailleurs, le contrôle non périodique avant immatriculation au nom d'un autre titulaire ne modifie pas la périodicité du contrôle périodique. Autrement dit, alors que le véhicule a peut-être été tout récemment soumis à un contrôle non périodique complet (nouvelle annexe 41), celui-ci devra à nouveau être soumis au contrôle des points de l'annexe 15 dans le cadre du contrôle périodique.

Le projet d'arrêté vise à ce que, lorsqu'un véhicule a subi avec succès un contrôle non périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1er, 3°, le prochain contrôle périodique ait lieu un an après et ensuite, tous les ans ou tous les deux ans si le véhicule satisfait aux conditions de l'article 23ter, paragraphe 2, 1°.

#### Commentaire des articles

##### Article 1

Cet article modifie l'article 23, paragraphe 2, point A, de l'arrêté du 15 mars 1968 précité, de manière à ce qu'il puisse être dérogé au principe selon lequel les contrôles techniques comprennent au moins toujours le contrôle des points mentionnés à l'annexe 15.

Cet article prévoit également que, lorsque le véhicule doit être pourvu du document « Inspection visuelle du véhicule », celui-ci doit être présenté lors des contrôles techniques (modification de l'article 23, paragraphe 7).

##### Article 2

Cet article modifie l'article 23bis, paragraphe 4, pour permettre des contrôles techniques portant sur d'autres points de contrôle que ceux visés à l'annexe 15.

L'alinéa 2 de l'actuel paragraphe 4 de l'article 23bis devient l'alinéa 2 du paragraphe 5, de sorte que lors de tous les contrôles (inspection visuelle comprise), à l'exception toutefois de ceux sans présentation du véhicule, l'état d'entretien du véhicule et surtout sa conformité à la réglementation seront vérifiés.

##### Article 3

Cette disposition modifie la périodicité du contrôle technique, après un contrôle technique non périodique avant immatriculation d'un véhicule personnel au nom d'un autre titulaire.

Les situations suivantes peuvent se présenter :

1° soit le véhicule dispose du document « Inspection visuelle du véhicule ». Dans ce cas :

a) si le véhicule avait atteint, au moment du dernier contrôle périodique, l'âge de 4 ans, le véhicule doit être présenté au prochain contrôle périodique au plus tard un an après ce dernier contrôle périodique (complet), et ensuite tous les ans ou tous les deux ans (nouvel article 23ter, paragraphe 2, 1°quater).

b) si le véhicule n'avait pas encore atteint l'âge de 4 ans au moment du dernier contrôle périodique, les périodicités de l'article 23ter, paragraphe 1er, s'appliquent.

2° soit le véhicule a été soumis, lors du contrôle non périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1er, 3°, à un contrôle selon l'annexe 41 et a obtenu un certificat de visite vert. Dans ce cas :

Overeenkomstig artikel 23ter, paragraaf 2, 1°, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 26 april 2006 tot wijziging van voornoemd koninklijk besluit van 15 maart 1968, worden deze voertuigen niet jaarlijks (overeenkomstig artikel 23ter, paragraaf 1), maar slechts tweejaarlijks gekeurd, wanneer ze voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden :

- tijdig voor keuring worden voorgereeden;
- afgifte van een groen keuringsbewijs;
- kilometerstand niet boven 100 000 kilometer;
- en niet ouder dan 6 jaar.

Wanneer het voertuig aan die voorwaarden voldoet, valt het momenteel onder de bepalingen van artikel 23ter, paragraaf 2, ook al is het verkocht en ingeschreven op naam van een andere titularis.

Alleen als het na afloop van de niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23sexies, paragraaf 1, 3° afgeleverde keuringsbewijs rood is, is artikel 23ter, paragraaf 2, niet langer van toepassing en is het voertuig, vanaf de volgende periodieke keuring en tot aan de eerst daaropvolgende periodieke keuring, opnieuw onderworpen aan de bepalingen van artikel 23ter, paragraaf 1.

De nieuwe eigenaar van het voertuig geniet het voordeel van de tweejaarlijkse keuring dus onmiddellijk, ook al is dat voordeel enkel aan de vorige eigenaar toe te schrijven (goed onderhoud, goede rijtechniek, beperkt gebruik van het voertuig, enz.).

De niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis wijzigt de periodiciteit van de periodieke keuring overigens niet. Anders gezegd : ook al is het voertuig misschien heel onlangs aan een volledige niet-periodieke keuring onderworpen (nieuwe bijlage 41), de punten in bijlage 15 moeten opnieuw worden gekeurd in het kader van de periodieke keuring.

Het ontwerp van besluit heeft tot doel dat, wanneer een voertuig met succes een niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23sexies, paragraaf 1, 3°, heeft ondergaan, de volgende periodieke keuring één jaar nadien plaatsvindt en daarna jaarlijks of tweejaarlijks als het voertuig voldoet aan de voorwaarden van artikel 23ter, paragraaf 2, 1°.

#### Artikelsgewijze bespreking

##### Artikel 1

Dit artikel wijzigt artikel 23, paragraaf 2, punt A, van voornoemd koninklijk besluit van 15 maart 1968, zodat er kan worden afgeweken van het beginsel volgens hetwelk de keuringen altijd minstens de keuring van de in bijlage 15 vermelde punten omvatten.

Dit artikel bepaalt ook dat, wanneer het voertuig moet voorzien zijn van het document « Visuele keuring van het voertuig », dit document moet worden voorgelegd bij de keuringen (wijziging van artikel 23, paragraaf 7).

##### Artikel 2

Dit artikel wijzigt artikel 23bis, paragraaf 4, om keuringen mogelijk te maken die betrekking hebben op andere controlepunten dan deze gevisieerd door bijlage 15.

Het tweede lid van de huidige paragraaf 4 van artikel 23bis wordt het tweede lid van paragraaf 5, zodat bij alle keuringen (visuele keuring inbegrepen), behalve echter die zonder aanbidding van het voertuig, de staat van onderhoud van het voertuig zal worden nagegaan, en vooral of het in overeenstemming is met de reglementering.

##### Artikel 3

Deze bepaling wijzigt de periodiciteit van de keuring, na een niet-periodieke keuring vóór inschrijving van een personenvoertuig op naam van een andere titularis.

De volgende situaties kunnen zich voordoen :

1° ofwel beschikt het voertuig over een document « Visuele keuring » van het voertuig. In dit geval :

a) indien het voertuig op het ogenblik van de laatste periodieke keuring 4 jaar oud is, moet het voertuig uiterlijk één jaar na deze laatste (volledige) periodieke keuring worden aangeboden voor de volgende periodieke keuring, en daarna jaarlijks of tweejaarlijks (nieuw artikel 23ter, paragraaf 2, 1°quater);

b) indien het voertuig op het ogenblik van de laatste periodieke keuring nog geen 4 jaar oud is, gelden de periodiciteiten van artikel 23ter, paragraaf 1.

2° ofwel is het voertuig bij de niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23sexies, paragraaf 1, 3°, onderworpen aan een keuring volgens bijlage 41 en heeft het een groen keuringsbewijs gekregen. In dit geval :

a) si le véhicule a atteint, au moment de ce contrôle non périodique (complet), l'âge de 4 ans, le véhicule doit être présenté au prochain contrôle périodique au plus tard un an après, et ensuite tous les ans ou tous les deux ans (nouvel article 23<sup>ter</sup>, paragraphe 2, 1<sup>o</sup>quinquies);

b) si le véhicule n'a pas atteint l'âge de 4 ans, au moment de ce contrôle non périodique, les périodicités de l'article 23<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, s'appliquent.

#### Article 4

4.1. L'article 23<sup>sexies</sup>, paragraphe 4, qui porte sur le contrôle non périodique des véhicules de catégories M1 ou N1 avant l'immatriculation au nom d'un autre titulaire est dorénavant scindé en quatre points :

- le point 1<sup>o</sup> reprend l'actuel alinéa 1;
- le point 2<sup>o</sup> concerne le contrôle selon l'annexe 41;
- le point 3<sup>o</sup> instaure le contrôle visuel de l'état technique du véhicule;

- le point 4<sup>o</sup> concerne la validation de la demande d'immatriculation.

4.2. Cette disposition prévoit donc, à l'article 23<sup>sexies</sup>, paragraphe 4, 3<sup>o</sup>, l'instauration d'un contrôle technique non périodique limité à une inspection visuelle de l'état technique du véhicule et à un contrôle du système de freinage, lorsque le véhicule satisfait à certaines conditions (cumulatives), à savoir :

- avoir été soumis à un contrôle périodique complet moins de deux mois avant le contrôle non périodique;
- ayant donné lieu à un certificat de visite vert, ou s'il s'agit d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre, à un document équivalent.

Si lors de cette inspection visuelle ou du contrôle du système de freinage, il est constaté la moindre déféctuosité technique ou le moindre manquement aux dispositions réglementaires, le véhicule est immédiatement soumis au contrôle complet selon l'annexe 41.

En effet, même si les déféctuosités constatées ne rendent pas nécessairement le véhicule dangereux, elles peuvent être l'indicateur d'un problème plus sérieux qu'il convient d'écarter, dans un souci de sécurité routière et de protection du consommateur.

Si lors de cette inspection visuelle, aucune déféctuosité ou aucun manquement aux dispositions réglementaires, n'est constaté, un document intitulé « Inspection visuelle du véhicule » est délivré.

Celui-ci reprend les mêmes données que le certificat de visite, à l'exception de la date d'échéance du certificat de visite, dès lors que celle-ci est modifiée par application du nouvel article 23<sup>ter</sup>, paragraphe 2, 1<sup>o</sup>quater (voir ci-avant, article 3 du projet).

Le document « Inspection visuelle du véhicule » doit toutefois mentionner la date ultime prévue pour le prochain contrôle périodique.

Ce document doit toujours accompagner le certificat de visite délivré lors du dernier contrôle périodique qui, lui-même, perd toute validité en l'absence de ce document.

4.3. La demande d'immatriculation est validée si, à l'issue du contrôle non périodique, il est délivré soit un certificat de visite vert, soit un document « Inspection visuelle du véhicule ».

#### Article 5

Cet article modifie l'article 23<sup>novies</sup>, dès lors que l'inspection visuelle visée à l'article 23<sup>sexies</sup>, paragraphe 4, 3<sup>o</sup>, ne donne pas lieu à la délivrance d'un certificat de visite, mais à la délivrance d'un document « Inspection visuelle du véhicule ».

#### Article 6

Cet article supprime le paragraphe 7, alinéa 2, de l'article 23<sup>decies</sup> qui concernait la périodicité du contrôle technique, lorsque le certificat délivré lors du contrôle non périodique avant immatriculation au nom d'un autre titulaire était rouge.

Une telle disposition ne se justifie plus, suite à l'insertion des points 1<sup>o</sup>quater et 1<sup>o</sup>quinquies, à l'article 23<sup>ter</sup>, paragraphe 2.

#### Article 7

Cette disposition modifie l'article 23<sup>undecies</sup> relatif aux tarifs applicables en matière de contrôle technique, suite à l'instauration du contrôle selon l'annexe 41 et de l'inspection visuelle. Une redevance unique est également prévue pour couvrir les frais qui résultent de l'enregistrement des données du certificat de conformité lors de l'identification du véhicule.

a) indien het voertuig op het ogenblik van die (volledige) niet-periodieke keuring 4 jaar oud is, moet het voor de volgende periodieke keuring worden aangeboden uiterlijk één jaar later, en daarna jaarlijks of tweejaarlijks (nieuw artikel 23<sup>ter</sup>, paragraaf 2, 1<sup>o</sup>quinquies);

b) indien het voertuig op het ogenblik van die niet-periodieke keuring nog geen 4 jaar oud is, gelden de periodiciteiten van artikel 23<sup>ter</sup>, paragraaf 1.

#### Artikel 4

4.1. Artikel 23<sup>sexies</sup>, paragraaf 4, betreffende de niet-periodieke keuring van de voertuigen van de categorieën M1 of N1 vóór de inschrijving op naam van een andere titularis is voortaan opgesplitst in vier punten :

- punt 1<sup>o</sup> neemt het huidige eerste lid over;
- punt 2<sup>o</sup> betreft de keuring volgens bijlage 41;
- punt 3<sup>o</sup> voert de visuele keuring van de technische staat van het voertuig in;
- punt 4<sup>o</sup> betreft de geldigverklaring van de inschrijvingsaanvraag.

4.2. Deze bepaling voorziet dus, in artikel 23<sup>sexies</sup>, paragraaf 4, 3<sup>o</sup>, in de invoering van een niet-periodieke technische keuring beperkt tot een visuele keuring van de technische staat van het voertuig en een keuring van het remsysteem, wanneer het voertuig voldoet aan een aantal (cumulatieve) voorwaarden, namelijk :

- minder dan twee maanden vóór de niet-periodieke keuring onderworpen zijn geweest aan een volledige periodieke keuring;
- aanleiding hebben gegeven tot een groen keuringsbewijs of, als het een eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuig betreft, een gelijkwaardig document.

Als bij deze visuele keuring of bij de keuring van het remsysteem enig technisch gebrek of enige tekortkoming ten opzichte van de reglementaire bepalingen wordt vastgesteld, wordt het voertuig onmiddellijk onderworpen aan de volledige keuring volgens bijlage 41.

Ook al maken de vastgestelde gebreken het voertuig niet noodzakelijk gevaarlijk, ze kunnen immers duiden op een ernstiger probleem dat gelet op de verkeersveiligheid en de consumentenbescherming moet worden verholpen.

Als bij deze visuele keuring geen technische gebreken of tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen worden vastgesteld, wordt een document met als opschrift « Visuele keuring van het voertuig » afgeleverd.

Daarop staan dezelfde gegevens als op het keuringsbewijs, uitgezonderd de vervaldatum van het keuringsbewijs, aangezien die wordt gewijzigd ingevolge het nieuwe artikel 23<sup>ter</sup>, paragraaf 2, 1<sup>o</sup>quater (zie hiervoor, artikel 3 van het ontwerp).

Het document « Visuele keuring van het voertuig » moet echter steeds de voorziene uiterste datum voor de volgende periodieke keuring vermelden.

Dit document moet altijd het bij de laatste periodieke keuring afgeleverd keuringsbewijs vergezellen, dat alle geldigheid verliest zonder dit document.

4.3. De inschrijvingsaanvraag wordt geldig verklaard indien na afloop van de niet-periodieke keuring ofwel een groen keuringsbewijs, ofwel een document « Visuele keuring van het voertuig » wordt afgeleverd.

#### Artikel 5

Dit artikel wijzigt artikel 23<sup>novies</sup>, aangezien de visuele keuring volgens artikel 23<sup>sexies</sup>, paragraaf 4, 3<sup>o</sup>, geen aanleiding geeft tot de afgifte van een keuringsbewijs, maar tot de afgifte van een document « Visuele keuring van het voertuig ».

#### Artikel 6

Dit artikel schrapt paragraaf 7, lid 2, van artikel 23<sup>decies</sup> betreffende de periodiciteit van de keuring, wanneer het bij de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis afgeleverde keuringsbewijs rood was.

Een dergelijke bepaling is niet langer gerechtvaardigd na de invoering van punt 1<sup>o</sup>quater en punt 1<sup>o</sup>quinquies in artikel 23<sup>ter</sup>, paragraaf 2.

#### Artikel 7

Deze bepaling wijzigt artikel 23<sup>undecies</sup> betreffende de geldende tarieven voor de keuring, als gevolg van de invoering van de keuring volgens bijlage 41 en van de visuele keuring. Eveneens wordt een enige vergoeding voorzien om de kosten te dekken die voortvloeien uit de registratie van de gegevens van het certificaat van overeenstemming bij de identificatie van het voertuig.

## Article 8

Cet article modifie l'article 24 qui interdit la circulation des véhicules ne disposant pas des documents requis, et notamment du document intitulé « Inspection visuelle du véhicule ».

## Article 9

Cette disposition porte sur l'ajout de l'annexe 41 qui reprend les points à contrôler, lors du contrôle non périodique avant immatriculation au nom d'un autre titulaire (sauf en cas d'inspection visuelle).

J'ai l'honneur d'être,

Sire,

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

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPE

## Artikel 8

Dit artikel wijzigt artikel 24, dat het verkeer van voertuigen zonder de vereiste documenten, en met name het document met als opschrift « Visuele keuring van het voertuig », verbiedt.

## Artikel 9

Deze bepaling betreft de toevoeging van de bijlage 41 met de te controleren punten bij de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis (behalve in het geval van visuele keuring).

Ik heb de eer te zijn,

Sire,

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

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPE

AVIS 48.808/4 DU 3 NOVEMBRE 2010  
DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 7 octobre 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'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 », a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

## Observations générales

## Formalités préalables

Conformément à l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le projet doit être soumis à la procédure d'association des gouvernements régionaux.

Ne figurent toutefois dans le dossier joint à la demande d'avis que les copies des lettres adressées aux différents gouvernements régionaux et datées, tout comme la demande d'avis, du 6 octobre 2010.

Il revient par conséquent à l'auteur du projet de veiller au complet accomplissement de cette formalité préalable.

Portée du projet et conformité aux normes supérieures

Comme l'énonce le courrier adressé aux gouvernements de région dans le cadre de la procédure d'association, et daté du 6 octobre 2010 :

« Ce projet vise à adapter 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, suite à un avis motivé portant la référence 2007/4933 C(2009) 7243 que la Commission européenne a adressé à la Belgique le 8 octobre 2009 au titre de l'article 226 du traité

ADVIES 48.808/4 VAN 3 NOVEMBER 2010  
VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 7 oktober 2010 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van 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 », heeft het volgende advies gegeven :

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

## Algemene opmerkingen

## Voorafgaande vormvereisten

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het voorliggende ontwerp.

In het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, komen echter alleen kopieën voor van de brieven die aan de onderscheiden gewestregeringen zijn toegezonden en die, net als de adviesaanvraag, als datum 6 oktober 2010 dragen.

De steller van het ontwerp moet er dus voor zorgen dat dit voorafgaande vormvereiste volledig vervuld wordt.

Reikwijdte van het ontwerp  
en overeenstemming met de hogere rechtsregels

In het schrijven dat op 6 oktober 2010 aan de gewestregeringen gericht is teneinde ze bij het uitwerken van het ontwerp te betrekken, wordt het volgende aangegeven :

Dit ontwerp heeft tot doel om 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, te wijzigen ingevolge een met redenen omkleed advies met referte 2007/4933 C(2009) 7243, dat de Europese Commissie op 8 oktober 2009 heeft gericht tot het Koninkrijk België krachtens

instituant la Communauté européenne, pour manquement des obligations lui incombant en vertu de la Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et des articles 34-36 du Traité FUE, aux motifs que la Belgique :

- exige, outre la production du certificat d'immatriculation, la production du certificat de conformité d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre en vue du contrôle technique préalable à son immatriculation au nom d'un autre titulaire (articles 23, § 1<sup>er</sup> et 23bis, § 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité);

- soumet les véhicules précédemment immatriculés dans un autre Etat membre à un contrôle technique préalablement à leur immatriculation ne prenant pas en compte les résultats du contrôle technique mené dans un autre Etat membre (article 23sexies, § 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité ».

Afin de répondre au premier de ces deux griefs, le projet examiné vise à exonérer de la production du certificat de conformité européen les seuls véhicules importés d'un autre Etat membre ayant fait l'objet d'une réception européenne par type et précédemment immatriculés dans un autre Etat membre sous couvert d'un certificat d'immatriculation conforme à la Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (1).

Il crée de la sorte une différence de traitement entre les véhicules d'occasion provenant d'un autre Etat membre, qui ne doivent pas, s'ils satisfont aux conditions précitées, être munis du certificat de conformité européen et ne sont dès lors, pas contrôlés sur la base des renseignements qu'il contient, et les véhicules d'occasion nationaux, qui continueraient à devoir être munis de ce certificat et à pouvoir être contrôlés sur la base des renseignements qu'il contient.

Les arguments de nature à permettre de justifier une telle différence de traitement, au regard des articles 10 et 11 de la Constitution, seraient similaires à ceux invoqués en réponse à la mise en demeure adressée par la Commission européenne le 1<sup>er</sup> décembre 2008, et que cette dernière a d'ores et déjà écartés dans son avis motivé 2007/4933 C(2009) 7243 précité.

Il convient, en outre, de souligner que les arguments invoqués par la Belgique dans la cadre de cette procédure en manquement sont entièrement rencontrés par la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules, dont l'article 5, alinéa 1<sup>er</sup>, 19<sup>o</sup>, dispose que la Banque-Carrefour des véhicules a notamment pour finalité de « faciliter le contrôle technique des véhicules en circulation », et dont l'article 7, alinéa 2, 2<sup>o</sup>, énonce que l'enregistrement d'un véhicule dans la Banque-Carrefour s'accompagne notamment de l'indication des données mentionnées sur le certificat de conformité du véhicule.

A moins que l'auteur du projet puisse invoquer d'autres arguments que ceux qu'il a développés dans sa réponse à la mise en demeure visée ci-dessus pour justifier une telle différence de traitement « à rebours », il revient à l'auteur du projet :

- soit, s'il considère que la production du certificat de conformité européen (2) est nécessaire, d'en maintenir - à titre temporaire ou transitoire, et dans l'attente de la mise en place effective de la Banque-Carrefour des véhicules - l'exigence pour tous les véhicules immatriculés en Belgique et de défendre, le cas échéant, ce point de vue devant la Cour de justice;

- soit, s'il se range à l'avis de la Commission européenne, de supprimer cette exigence pour tous les véhicules immatriculés en Belgique, sans plus discriminer les véhicules d'occasion « nationaux ».

En tout état de cause, il convient d'assurer sans délai la mise en place de la Banque-Carrefour des véhicules, créée par la loi du 19 mai 2010 précitée (3).

C'est sous la réserve de cette observation générale que les observations particulières suivantes sont formulées.

#### Observations particulières

##### Préambule

Le projet examiné trouve son fondement légal dans l'article 1<sup>er</sup> de 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.

artikel 226 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, wegens niet-nakoming van de verplichtingen opgelegd door Richtlijn 1999/37/EG van de raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen en de artikelen 34-36 van het VWEU en dit wegens :

- de eis om, naast het inschrijvingsbewijs, ook het goedkeuringscertificaat voor te leggen bij de technische keuring voorafgaandelijk aan de inschrijving van een voertuig dat voordien was ingeschreven in een andere lidstaat (artikelen 23, § 1 en 23bis, § 1 van voormeld koninklijk besluit van 15 maart 1968);

- het onderwerpen van voertuigen, die voorafgaandelijk waren ingeschreven in een andere lidstaat, aan een technische keuring voor inschrijving en daarbij geen rekening te houden met de resultaten van de technische keuring uitgevoerd in een andere lidstaat (artikel 23sexies, § 1, 3<sup>o</sup> van voormeld koninklijk besluit van 15 maart 1968).

Teneinde op het eerste van deze beide grieven te antwoorden, wordt in het voorliggende ontwerp voorzien in vrijstelling van de verplichting om het Europees certificaat van overeenstemming over te leggen ten behoeve van alleen voertuigen ingevoerd uit een andere EU-lidstaat, met een Europese typegoedkeuring en voorafgaandelijk ingeschreven in een andere EU-lidstaat onder dekking van een inschrijvingsbewijs dat in overeenstemming is met Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (1).

Aldus wordt een verschillende behandeling in het leven geroepen tussen tweedehandsvoertuigen die uit een andere lidstaat komen, waarvoor, als ze aan de voornoemde voorwaarden voldoen, geen Europees certificaat van overeenstemming vereist is en die bijgevolg niet gecontroleerd worden op basis van de gegevens die daarin vervat zijn, en de tweedehandsvoertuigen uit eigen land, waarvoor dat certificaat nog altijd vereist zal zijn en die nog altijd gecontroleerd kunnen worden op basis van de gegevens die daarin vervat zijn.

De argumenten waarmee zo een verschillende behandeling in het licht van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet gerechtvaardigd zou kunnen worden, zouden lijken op de argumenten die aangevoerd zijn in antwoord op de ingebrekestelling die de Europese Commissie op 1 december 2008 verzonden heeft, welke argumenten ze nu al verworpen heeft in haar voornoemde met redenen omkleed advies 2007/4933 C(2009) 7243.

Bovendien dient te worden onderstreept dat de argumenten die België aangevoerd heeft in het kader van die inbreukprocedure volledig ondervangen zijn door de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen, waarvan artikel 5, eerste lid, onderdeel 19<sup>o</sup>, bepaalt dat de Kruispuntbank van de voertuigen inzonderheid tot doel heeft « de technische keuring van voertuigen mogelijk te maken » en waarvan artikel 7, tweede lid, onderdeel 2<sup>o</sup>, vermeldt dat de registratie van een voertuig in de Kruispuntbank inzonderheid gepaard gaat met de opgave van de gegevens vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het certificaat van overeenstemming van het voertuig.

Tenzij de steller van het ontwerp andere argumenten kan aanvoeren dan die welke hij uiteengezet heeft in zijn antwoord op de voormelde ingebrekestelling om zo een omgekeerde discriminatie te rechtvaardigen, dient hij :

- ofwel, als hij ervan uitgaat dat de overlegging van het Europees certificaat van overeenstemming (2) noodzakelijk is, die eis te behouden - als tijdelijke of overgangsmaatregel en in afwachting van de daadwerkelijke oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen - voor alle voertuigen die in België ingeschreven worden en in voorkomend geval dat standpunt te verdedigen voor het Hof van Justitie;

- ofwel, als hij zich aansluit bij het advies van de Europese Commissie, die eis te schrappen voor alle voertuigen die in België ingeschreven worden zonder de tweedehandsvoertuigen « uit eigen land » nog te discrimineren.

Hoe dan ook dient er onverwijld voor te worden gezorgd dat de Kruispuntbank van de voertuigen, ingesteld bij de voornoemde wet van 19 mei 2010 (3), opgericht wordt.

Onder voorbehoud van deze algemene opmerking worden de volgende bijzondere opmerkingen gemaakt.

#### Bijzondere opmerkingen

##### Aanhef

De rechtsgrond van het voorliggende ontwerp is te vinden in artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidsstoebehooren moeten voldoen.

Il y a donc lieu d'omettre du préambule le visa de la Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, ainsi que celui de la Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (4).

Les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 du préambule seront donc supprimés.

Par contre, les mêmes directives seront mentionnées sous la forme de considérants.

#### Dispositif

##### Article 1<sup>er</sup>

A l'article 1<sup>er</sup> du projet, le mot « pleinement » doit être omis. Il suffit, en effet, d'y énoncer que le certificat d'immatriculation doit être conforme à la Directive 1999/37/CE précitée.

La même observation vaut pour l'ensemble du projet.

#### Annexe 1

1. La section de législation du Conseil d'Etat n'aperçoit pas la raison des divergences existant entre le point 1.2.2 de l'annexe 15 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, et le point 2.2.2 de l'annexe 1 du projet (annexe 41, en projet, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité).

Il est renvoyé, à cet égard, à l'observation actée dans le procès-verbal de la Commission Consultative Administration-Industrie n° 2010-04 du 12 juillet 2010.

2. Au point 9.2.2, b), 3, de l'annexe 1 du projet, on écrira « rayonnement infrarouge » au lieu de « rayonnement infrarouge ».

#### Observation finale

Les dispositions modificatives que comporte le projet doivent mentionner, dans leur membre de phrase liminaire, les modifications déjà subies par la disposition modifiée par le projet. Cette mention doit respecter les usages suivants :

- ne mentionner que les textes modificatifs ayant spécifiquement modifié la disposition visée;
- ne mentionner que les textes modificatifs encore en vigueur;
- distinguer selon que ces textes modificatifs ont inséré, remplacé ou modifié la disposition visée.

L'ensemble du projet devra être vérifié sur ce point. A titre d'exemple, il peut être relevé, à propos de l'article 2 du projet (5) :

- que l'article 23, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, a été remplacé par l'arrêté royal du 17 mars 2003 (son remplacement - et non son insertion - par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 n'étant plus en vigueur depuis ce remplacement ultérieur);

- que l'article 23, § 7, du même arrêté, a été remplacé par l'arrêté royal du 15 décembre 1998.

(1) Article 3 du projet examiné, modifiant l'article 23bis de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité.

(2) Ce certificat de conformité contenant des renseignements techniques nettement plus nombreux que le certificat d'immatriculation.

(3) L'article 108 de la Constitution dispose : « Le Roi fait les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, sans pouvoir jamais suspendre les lois elles-mêmes, ni dispenser de leur exécution ».

(4) Une directive ne peut constituer, en droit interne, le fondement légal d'un arrêté royal.

De aanhef behoort dan ook geen verwijzing te bevatten naar Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen, noch naar Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (4).

Het eerste en het tweede lid van de aanhef dienen dan ook te vervallen.

Diezelfde richtlijnen dienen daarentegen te worden vermeld in de vorm van overwegingen.

#### Dispositief

##### Artikel 1

In artikel 1 van het ontwerp dient het woord « volledig » te vervallen. Het is immers voldoende te bepalen dat het inschrijvingsbewijs in overeenstemming moet zijn met de voormelde Richtlijn 1999/37/EG.

Deze opmerking geldt voor het gehele ontwerp.

#### Bijlage 1

1. De afdeling Wetgeving van de Raad van State ziet niet in waarom er discrepanties bestaan tussen punt 1.2.2 van bijlage 15 bij het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 en punt 2.2.2 van bijlage 1 bij het ontwerp (ontworpen bijlage 41 bij het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968).

In dit verband wordt verwezen naar de opmerking opgetekend in de notulen nr. 2010-04 van 12 juli 2010 van de Raadgevende Commissie Administratie-Nijverheid.

2. In de Franse tekst van punt 9.2.2, b), 3, van bijlage 1 bij het ontwerp, schrijve men « rayonnement infrarouge » in plaats van « rayonnement infrarouge ».

#### Slotopmerking

In de inleidende zin van de wijzigingsbepalingen die het ontwerp bevat, moet melding worden gemaakt van de wijzigingen die reeds aangebracht zijn in de bepaling die bij het ontwerp gewijzigd wordt. Bij die vermelding moeten de volgende gewoontes in acht worden genomen :

- er behoort alleen melding te worden gemaakt van de wijzigingsteksten waarbij de bepaling in kwestie gewijzigd is;
- er behoort alleen melding te worden gemaakt van de wijzigingsteksten die nog geldig zijn;
- er behoort een onderscheid te worden gemaakt naargelang de bepaling in kwestie bij die wijzigingsteksten ingevoegd, vervangen of gewijzigd is.

Het gehele ontwerp dient op dit punt te worden nagekeken. Bij wijze van voorbeeld kan in verband met artikel 2 van het ontwerp (5) worden opgemerkt dat :

- artikel 23, § 2, van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968 vervangen is bij het koninklijk besluit van 17 maart 2003 (de vervanging - en niet de invoeging - ervan bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 is niet meer geldig sedert die latere vervanging);

- artikel 23, § 7, van hetzelfde besluit vervangen is bij het koninklijk besluit van 15 december 1998.

(1) Artikel 3 van het voorliggende ontwerp, waarbij artikel 23bis van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968 gewijzigd wordt.

(2) Dat certificaat van overeenstemming bevat veel meer technische inlichtingen dan het inschrijvingsbewijs.

(3) Artikel 108 van de Grondwet luidt als volgt : « De Koning maakt de verordeningen en neemt de besluiten die voor de uitvoering van de wetten nodig zijn, zonder ooit de wetten zelf te mogen schorsen of vrijstelling van hun uitvoering te mogen verlenen. »

(4) In intern recht kan een richtlijn geen rechtsgrond opleveren voor een koninklijk besluit.

(5) Lequel ne doit pas être divisé en paragraphes : la division d'un article en paragraphes numérotés ne se justifie, en effet, que lorsqu'au moins l'un de ces paragraphes comporte plusieurs alinéas.

La chambre était composée de :

MM. :

P. Liénardy, président de chambre;

J. Jaumotte, et L. Detroux, conseillers d'Etat;

Mme C. Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. Chauffoureaux, auditeur.

(...)

Le greffier,

C. Gigot.

Le président,

P. Liénardy.

**1<sup>er</sup> JUIN 2011. — 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<sup>er</sup>, 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;

Considérant la Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu l'avis de la Commission consultative « Administration – Industrie », donné le 12 juillet 2010;

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

Vu l'avis n° 48.808/04 du Conseil d'Etat, donné le 3 novembre 2010, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** A l'article 23 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 2, remplacé par l'arrêté royal du 17 mars 2003, le point A est remplacé par ce qui suit : « A. Sauf dispositions contraires, les contrôles comprennent les contrôles énoncés à l'annexe 15 et les contrôles complémentaires prévus par des dispositions réglementaires particulières. »;

2° Au paragraphe 7, remplacé par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, il est ajouté un point 4° rédigé comme suit : « 4° le document intitulé « Inspection visuelle du véhicule. »

**Art. 2.** § 1<sup>er</sup>. A l'article 23bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit : « § 4. Sauf dispositions contraires, les contrôles techniques comprennent au moins le contrôle des éléments mentionnés à l'annexe 15. »;

(5) Welk artikel niet in paragrafen opgedeeld behoort te worden : de opdeling van een artikel in genummerde paragrafen is immers alleen gerechtvaardigd als op zijn minst een van die paragrafen meer dan een lid omvat.

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

P. Liénardy, kamervoorzitter;

J. Jaumotte en L. Detroux, staatsraden;

Mevr. C. Gigot, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. Chauffoureaux, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Liénardy.

De griffier,

C. Gigot.

De voorzitter,

P. Liénardy.

**1 JUNI 2011. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen**

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, 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 veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

Overwegende Richtlijn 2009/40/CE van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens;

Gelet op het advies van de raadgevende commissie « Administratie – Nijverheid », gegeven op 12 juli 2010;

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

Gelet op het advies nr. 48.808/04 van de Raad van State, gegeven op 3 november 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** In artikel 23 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 2, vervangen bij het koninklijk besluit van 17 maart 2003, wordt het punt A vervangen als volgt : « A. Behoudens andersluidende bepalingen omvatten de keuringen de keuringen beschreven in bijlage 15 en de bijkomende keuringen waarin voorzien wordt in bijzondere reglementaire bepalingen. »;

2° In paragraaf 7, vervangen bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, wordt een punt 4° toegevoegd, luidende : « 4° het document met als opschrift « Visuele keuring van het voertuig. »

**Art. 2.** In artikel 23bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° Paragraaf 4 wordt vervangen als volgt : « § 4. Behoudens andersluidende bepalingen omvatten de technische keuringen minstens de keuring van de onderdelen vermeld in bijlage 15. »;



2° Le paragraphe 5 est complété par un second alinéa rédigé comme suit : « À cette occasion, il est également vérifié si le véhicule est bien entretenu et est conforme aux règlements qui lui sont applicables. »

**Art. 3.** A l'article 23ter, paragraphe 2, du même arrêté royal, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par les arrêtés royaux des 17 mars 2003, 26 avril 2006 et 20 mai 2009, il est ajouté les points 1°quater et 1°quinquies suivants :

« 1°quater. un an après le dernier contrôle périodique, pour ce qui concerne les véhicules mentionnés au paragraphe 1<sup>er</sup>, 1°, qui, à la date de ce dernier contrôle périodique, avaient atteint quatre ans d'âge et qui sont soumis au contrôle non périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, et pour lesquels un document intitulé « Inspection visuelle du véhicule » conforme à l'article 23sexies, paragraphe 4, 3°, a été délivré, et ensuite tous les ans ou tous les deux ans pour autant que ces véhicules satisfassent aux conditions mentionnées au point 1°;

1°quinquies. un an après le contrôle non périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, pour ce qui concerne les véhicules mentionnés au paragraphe 1<sup>er</sup>, 1°, qui, à la date de ce contrôle non périodique, avaient atteint quatre ans d'âge et pour lesquels un certificat de visite conforme à l'article 23decies, paragraphe 1<sup>er</sup>, a été délivré à l'issue de ce contrôle non périodique, et ensuite tous les ans ou tous les deux ans pour autant que ces véhicules satisfassent aux conditions mentionnées au point 1°.»

**Art. 4.** L'article 23sexies, paragraphe 4, du même arrêté royal, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 10 novembre 2006, est remplacé par ce qui suit :

« § 4. 1° Lors du contrôle non périodique mentionné au paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, le véhicule doit être présenté avec le dernier certificat d'immatriculation délivré pour celui-ci, ainsi que, soit la marque d'immatriculation correspondante, soit une plaque commerciale et le certificat d'immatriculation correspondant.

2° Par dérogation à l'article 23bis, paragraphe 4, le contrôle non périodique mentionné au paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, porte exclusivement sur les points visés à l'annexe 41.

Le résultat de ce contrôle est, pour ce qui concerne les points de diagnostic, décrit de manière détaillée dans un rapport d'occasion qui est délivré en même temps que le certificat de visite.

3° Par dérogation au point 2 et à l'article 23bis, paragraphe 4, le contrôle non périodique mentionné au paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, se limite à une inspection visuelle de l'état technique du véhicule et à un contrôle (avec l'équipement approprié) du système de freinage, si le véhicule dispose d'un certificat de visite conforme à l'article 23decies, paragraphe 1<sup>er</sup>, délivré moins de deux mois à compter du moment où le véhicule est présenté pour ce contrôle non périodique ou, s'il s'agit d'un véhicule importé en Belgique précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Union européenne, d'un certificat de visite délivré par les autorités compétentes de cet Etat membre attestant que le véhicule a passé avec succès, moins de deux mois avant le contrôle non périodique visé au paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Lorsqu'à l'issue de cette inspection visuelle et du contrôle du système de freinage, il est constaté que le véhicule ne présente ni défauts techniques, ni manquements aux dispositions réglementaires, un document intitulé « Inspection visuelle du véhicule » est délivré. Le résultat de ce contrôle est pour ce qui concerne les points de diagnostic, décrit de manière détaillée dans un rapport d'occasion qui est délivré en même temps que le document « Inspection visuelle du véhicule ».

Si, par contre, à l'issue de cette inspection visuelle, le véhicule présente des défauts techniques ou des manquements aux dispositions réglementaires, le véhicule est à nouveau immédiatement soumis au contrôle selon l'annexe 41.

Le document « Inspection visuelle du véhicule » visé à l'alinéa 2 mentionne les données reprises à l'article 23novies, paragraphe 3, alinéa 2, points 1° à 9°, à l'exception de la date d'échéance du certificat de visite.

Outre les informations reprises à l'alinéa précédent, le document « Inspection visuelle du véhicule » indique également la date prévue pour le contrôle périodique suivant telle que définie à l'article 23ter.

Le document « Inspection visuelle du véhicule » doit toujours accompagner le certificat de visite visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, sur lequel la station d'inspection automobile qui a procédé à l'inspection visuelle de l'état

2° Paragraaf 5 wordt aangevuld met een tweede lid, luidende : « Hierbij wordt tevens nagegaan of het gekeurde voertuig behoorlijk onderhouden en in overeenstemming is met de reglementering die erop van toepassing is. »

**Art. 3.** In artikel 23ter, paragraaf 2, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 17 maart 2003, 26 april 2006 en 20 mei 2009, worden de volgende punten 1°quater en 1°quinquies toegevoegd :

« 1°quater. één jaar na de laatste periodieke keuring, wat betreft de voertuigen vermeld in paragraaf 1, 1°, die op de datum van deze laatste periodieke keuring vier jaar oud waren, en die onderworpen zijn aan de niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23sexies, paragraaf 1, 3°, en waarvoor een document met als opschrift « Visuele keuring van het voertuig » overeenkomstig artikel 23sexies, paragraaf 4, 3°, is afgeleverd, en daarna jaarlijks of tweejaarlijks, voor zover deze voertuigen voldoen aan de in punt 1° vermelde voorwaarden;

1°quinquies. één jaar na de niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23sexies, paragraaf 1, 3°, wat betreft de voertuigen vermeld in paragraaf 1, 1°, die op de datum van deze niet-periodieke keuring vier jaar oud waren en waarvoor een keuringsbewijs overeenkomstig artikel 23decies, paragraaf 1, is afgeleverd na afloop van deze niet-periodieke keuring, en daarna jaarlijks of tweejaarlijks, voor zover deze voertuigen voldoen aan de in punt 1° vermelde voorwaarden. »

**Art. 4.** Artikel 23sexies, paragraaf 4, van hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en gewijzigd bij het koninklijke besluit van 10 november 2006, wordt vervangen als volgt :

« § 4. 1° Voor de niet-periodieke keuring vermeld in paragraaf 1, 3°, moet het voertuig worden aangeboden met het voor dit voertuig laatst afgeleverd inschrijvingsbewijs en met ofwel de overeenkomstige nummerplaat, ofwel een handelaarsplaat en het bijhorende inschrijvingsbewijs.

2° In afwijking van artikel 23bis, paragraaf 4, betreft de niet-periodieke keuring vermeld in paragraaf 1, 3°, uitsluitend de in bijlage 41 bedoelde punten.

Voor wat betreft de diagnosepunten wordt het resultaat van deze keuring gedetailleerd beschreven in een tweedehandsrapport dat samen met het keuringsbewijs wordt afgeleverd.

3° In afwijking van punt 2 en artikel 23bis, paragraaf 4, beperkt de niet-periodieke keuring vermeld in paragraaf 1, 3°, zich tot een visuele keuring van de technische staat van het voertuig en een keuring (met geschikte apparatuur) van het remsysteem, indien het voertuig beschikt over een keuringsbewijs overeenkomstig artikel 23decies, paragraaf 1, afgeleverd minder dan twee maanden te rekenen vanaf het ogenblik waarop het voertuig voor deze niet-periodieke keuring wordt aangeboden of, voor een in België ingevoerd voertuig dat eerder in een andere lidstaat van de Europese Unie was ingeschreven, over een keuringsbewijs afgeleverd door de bevoegde overheden van die lidstaat dat bewijst dat, minder dan twee maanden vóór de niet-periodieke keuring bedoeld in paragraaf 1, 3°, het voertuig met succes een keuring heeft ondergaan waarbij minstens de bepalingen van Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens in acht zijn genomen.

Wanneer na afloop van deze visuele keuring en van de keuring van het remsysteem wordt vastgesteld dat het voertuig noch technische gebreken, noch tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen vertoont, wordt een document met als titel « Visuele keuring van het voertuig » afgeleverd. Voor wat betreft de diagnosepunten wordt het resultaat van deze keuring gedetailleerd beschreven in een tweedehandsrapport dat samen met « Visuele keuring van het voertuig » wordt afgeleverd.

Indien na afloop van deze visuele keuring het voertuig daarentegen technische gebreken of tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen vertoont, wordt het voertuig onmiddellijk opnieuw onderworpen aan de keuring volgens bijlage 41.

Het document « Visuele keuring van het voertuig » bedoeld in het tweede lid vermeldt de gegevens opgenomen in artikel 23novies, paragraaf 3, tweede lid, punten 1° tot 9°, uitgezonderd de vervaldatum van het keuringsbewijs.

Naast de in het vorige lid opgenomen gegevens vermeldt het document met als opschrift « Visuele keuring van het voertuig » ook de voorziene datum voor de volgende periodieke keuring als bepaald in artikel 23ter.

Het document met als opschrift « Visuele keuring van het voertuig » moet altijd het in het eerste lid bedoelde keuringsbewijs, waarop het keuringstation dat de visuele keuring van de technische staat van het

technique du véhicule appose, de manière indélébile, la mention « NON VALABLE EN L'ABSENCE DU DOCUMENT « INSPECTION VISUELLE DU VEHICULE ». LE VEHICULE DOIT ÊTRE PRESENTE AU CONTROLE PERIODIQUE AU PLUS TARD : VOIR DATE REPRISE SUR LE DOCUMENT « INSPECTION VISUELLE DU VEHICULE » ».

4° La validation de la demande d'immatriculation se fait à la condition qu'à l'issue des contrôles requis sur la base des points 2° ou 3°, soit délivré, selon le contrôle réalisé, soit un certificat de visite conforme à l'article 23*decies*, paragraphe 1<sup>er</sup>, soit un document « Inspection visuelle du véhicule » conforme au point 3°.

**Art. 5.** A l'article 23*novies* du même arrêté royal, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, remplacé par l'arrêté royal du 26 avril 2006, les mots « et/ou d'un document « Inspection visuelle du véhicule » » sont ajoutés après les mots « d'un rapport d'occasion »;

2° Au paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots «, sauf en cas d'inspection visuelle du véhicule donnant lieu à la délivrance d'un document « Inspection visuelle du véhicule » » sont ajoutés après les mots « complet ou partiel ».

**Art. 6.** A l'article 23*decies*, paragraphe 7, du même arrêté royal, inséré par l'arrêté royal du 26 avril 2006, l'alinéa 2 est supprimé.

**Art. 7.** A l'article 23*undecies* du même arrêté royal, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, le point 26°, inséré par l'arrêté royal du 26 avril 2006, est remplacé comme suit :

« 26° contrôle non périodique selon l'annexe 41 : 50 EUR.

27° contrôle non périodique limité à une inspection visuelle (avec le contrôle du système de freinage) : 35 EUR.

28° enregistrement des données mentionnées dans le certificat de conformité du véhicule : 2 EUR »

**Art. 8.** A l'article 24 du même arrêté royal, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « et du document « Inspection visuelle du véhicule » » sont ajoutés après les mots « ou fiche technique correspondant à son utilisation »;

2° Au paragraphe 2, les mots « et du document « Inspection visuelle du véhicule » » sont ajoutés après les mots « certificat de visite ».

**Art. 9.** A la suite des annexes du même arrêté royal, est ajoutée l'annexe 41, conformément à l'annexe jointe au présent arrêté.

L'annexe 22 du même arrêté est abrogée.

**Art. 10.** Le présent arrêté entre en vigueur soixante jours après sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 11.** Le Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1<sup>er</sup> juin 2011.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPPE

voertuig heeft uitgevoerd, de onuitwisbare vermelding « NIET GELDIG ZONDER HET DOCUMENT « VISUELE KEURING VAN HET VOERTUIG ». HET VOERTUIG MOET VOOR EEN PERIODIEKE KEURING VOORGEREDEN WORDEN : ZIE DATUM OP DOCUMENT « VISUELE KEURING VAN HET VOERTUIG » » aanbrengen, vergezellen.

4° De inschrijvingsaanvraag wordt geldig verklaard op voorwaarde dat na afloop van de vereiste keuringen op basis van punt 2° of 3°, al naargelang de uitgevoerde keuring, ofwel een keuringsbewijs overeenkomstig artikel 23*decies*, paragraaf 1, ofwel een document « Visuele keuring van het voertuig » overeenkomstig punt 3° wordt afgeleverd.

**Art. 5.** In artikel 23*novies* van hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° In paragraaf 1, vervangen bij het koninklijk besluit van 26 april 2006, worden de woorden «en/of een document « Visuele keuring van het voertuig » » toegevoegd na de woorden «een tweedehandsrapport »;

2° In paragraaf 3, eerste lid, worden de woorden «, behalve in geval van visuele keuring van het voertuig die leidt tot de uitreiking van het document « Visuele keuring van het voertuig » » toegevoegd na de woorden « volledige of gedeeltelijke keuring ».

**Art. 6.** In artikel 23*decies*, paragraaf 7, van hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 26 april 2006, wordt het tweede lid geschrapt.

**Art. 7.** In artikel 23*undecies* van hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, wordt punt 26°, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 26 april 2006, vervangen als volgt :

« 26° niet-periodieke keuring volgens bijlage 41 : 50 EUR.

27° niet-periodieke keuring beperkt tot een visuele keuring met de keuring van het remsysteem) : 35 EUR

28° registratie van de gegevens vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het certificaat van overeenstemming van het voertuig : 2 EUR.»

**Art. 8.** In artikel 24 van hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° In paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden « en een document « Visuele keuring van het voertuig » » toegevoegd na de woorden « of technische fiche »;

2° In paragraaf 2, worden de woorden « en een document « Visuele keuring van het voertuig » » toegevoegd na de woorden « en het keuringsbewijs ».

**Art. 9.** § 1. Aansluitend op de bijlagen van hetzelfde koninklijk besluit wordt de bijlage 41 toegevoegd, overeenkomstig de bijlage bij dit besluit.

Bijlage 22 van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

**Art. 10.** Dit besluit treedt in werking zestig dagen na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

**Art. 11.** De Minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 1 juni 2011.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

Annexe de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 2011 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

Annexe 41 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Contrôle non périodique mentionné à l'article 23<sup>sexies</sup> paragraphe 1<sup>er</sup> point 3<sup>o</sup>

1. Identification du véhicule
- 1.1. Plaque d'immatriculation.
- 1.2. Numéro de châssis.

2. Dispositifs de freinage

Le contrôle des dispositifs de freinage du véhicule doit porter sur les points suivants.

Les valeurs obtenues lors du contrôle des dispositifs de freinage doivent correspondre, dans la mesure où cela est praticable, aux normes techniques fixées par la Directive 71/320/CEE.

- 2.1. Etat mécanique et fonctionnement.

- 2.1.1. Axes de came des freins, levier de freinage :

- difficultés à manoeuvrer;
- déviation du logement;
- usure fortement avancée, jeu.

- 2.1.2. Etat et course de la pédale du dispositif de freinage :

- course trop grande, réserve de course insuffisante;
- dégagement du frein rendu difficile;
- caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.

- 2.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs :

- temps de remplissage du compresseur trop long pour assurer un freinage efficace;
- pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »);
- fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.

- 2.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur :

- fonctionnement défectueux du signal avertisseur ou du manomètre.

- 2.1.5. Robinet de freinage à main :

- fissuré ou endommagé, usure fortement avancée;
- fonctionnement défectueux du robinet;
- manque de fiabilité au niveau de l'actionnement de la tige ou de la valve;
- absence d'étanchéité dans le système, connexions mal fixées;
- mauvais fonctionnement.

- 2.1.6. Frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage :

- verrouillage insuffisant;
- usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet;
- course trop longue (réglage incorrect).

- 2.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression, etc.) :

- endommagées, étanchéité insuffisante (fuites d'air);
- pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur;
- fixation ou support défectueux;
- pertes de liquide de frein.

- 2.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque :

- robinets d'isolement ou valve à fermeture automatique défectueux;
- fixation ou montage défectueux;
- étanchéité insuffisante.

- 2.1.9. Accumulateur, réservoir de pression :

- endommagement, corrosion, absence d'étanchéité;
- purgeur inopérant;
- fixation inopérante ou incorrecte.

Bijlage van het koninklijk besluit van 1 juni 2011 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 41 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

Niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23<sup>sexies</sup>, paragraaf 1, 3<sup>o</sup>

1. Identificatie van het voertuig

- 1.1. Kentekenplaat.
- 1.2. Chassisnummer.

2. Reminstallaties.

De controle van de reminstallaties voor het voertuig heeft betrekking op de volgende punten.

De tijdens de controle verkregen waarden moeten, voor zover dat mogelijk is, voldoen aan de technische normen van Richtlijn 71/320/EEG.

- 2.1. Mechanische toestand en werking :

- 2.1.1. draaipunten van het voetrempedaal :

- zit te strak;
- heeft versleten lagering;
- vertoont te veel slijtage/speling.
- 2.1.2. staat en slag van het bedieningspedaal :
- de vrije slag is te groot of te klein;
- de remschakeling komt moeilijk terug in de rustpositie;
- het anti-sliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.

- 2.1.3. vacuumpomp of compressor en reservoirs :

- de voor het efficiënt functioneren van de remmen benodigde lucht en/of vacuümdruk komt te traag tot stand;
- er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste tweemaal aantrekken van de rem nadat het waarschuwingssignaal heeft gewerkt (of een meetinstrument gevaar signaleert);
- er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchttek of er zijn waarneembare luchtlekken.

- 2.1.4. lage-drukverklikker of -manometer :

- de lage-drukindicator/manometer werkt slecht of is defect;

- 2.1.5. handremventiel :

- vertoont barsten of beschadiging, te grote slijtage;
- de regelklep werkt slecht;
- de bedieningsschakelaar is niet goed op de klepstang bevestigd of het afsluiterhuis zit los;
- de koppelingen zitten los of het systeem lekt;
- functioneert niet behoorlijk.

- 2.1.6. parkeerrem, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling :

- de vergrendeling blijft niet goed vastzitten;
- de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertonen te veel slijtage;
- te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling;

- 2.1.7. remkleppen (voetkleppen, ontluichtingsventielen, regelkleppen, enz.) :

- er is beschadiging, te grote luchtlekage;
- het olieverlies uit de compressor is te groot;
- zitten los/zijn slecht gemonteerd;
- er is verlies van remvloeistof.

- 2.1.8. koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagens :

- afsluitkranen of zelfsluitende kleppen defect;
- zitten los/zijn slecht gemonteerd;
- lekken.

- 2.1.9. energie- of drukreservoir :

- is beschadigd, gecorrodeerd, lekt;
- het ontwateringsventiel werkt niet;
- zit los/is slecht gemonteerd.

2.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques) :

- déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité;
- maître-cylindre défectueux ou non étanche;
- fixation insuffisante du maître-cylindre;
- quantité insuffisante du liquide des freins;
- capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant;
- témoin liquide des freins allumé ou défectueux;
- fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.

2.1.11. Conduites rigides des freins :

- risque de défaillance ou de rupture;
- manque d'étanchéité au niveau des conduites et des raccords;
- endommagement ou corrosion excessive;
- mauvais placement.

2.1.12. Flexibles des freins :

- risque de défaillance ou de rupture;
- endommagement, points de friction, flexibles trop courts ou torsadés;

- manque d'étanchéité au niveau des flexibles et des raccords;
- gonflement excessif des flexibles par mise sous pression;
- porosité.

2.1.13. Garniture de freins :

- usure fortement avancée;
- huile, graisse attaquant les garnitures.

2.1.14. Tambours de freins, disques de freins :

- usure fortement avancée, apparition de rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité;
- tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc.;
- plateau mal fixé.

2.1.15. Câbles de freins, timonerie :

- câbles endommagés, flambage;
- usure ou corrosion fortement avancée;
- sécurité manquant au niveau des jonctions de câbles ou de tringles;
- fixation des câbles insuffisante;
- entrave du mouvement du système de freinage;
- mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.

2.1.16. Cylindre de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques) :

- fissurés ou endommagés;
- manque d'étanchéité;
- défauts au niveau du montage;
- corrosion fortement avancée;
- course excessive du cylindre;

- absence de capuchon anti-poussière, capuchon fortement endommagé.

2.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge :

- jonction défectueuse;
- réglage incorrect;
- mécanisme grippé, inopérant;
- manquant.

2.1.18. Leviers-cames à réglage automatique :

- mécanisme grippé ou mouvement anormal suite à une usure excessive ou réglage incorrect;
- fonctionnement défectueux.

2.1.19. Ralentisseur (pour les véhicules équipés de ce dispositif) :

- mauvais montage ou défaut de connexion;
- fonctionnement défectueux.

2.2. Performances et efficacité du frein de service.

2.2.1. Performances (augmentation progressive jusqu'à l'effort maximal) :

- effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues;

2.1.10. rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen) :

- de rembekrachtiging is defect of ineffectief;
- de hoofdcilinder is defect of lekt;
- de hoofdcilinder zit los;
- er is te weinig remvloeistof;
- de kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt;
- het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect;
- het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.

2.1.11. niet-flexibele remleidingen :

- er is gevaar voor defecten of breuken;
- er zijn lekken in leidingen of koppelingen;
- er is beschadiging of te veel corrosie;
- de leidingen zijn verkeerd gemonteerd.

2.1.12. remslangen :

- er is gevaar voor defecten of scheuren;
- de remslangen zijn beschadigd, doorgeschuurd, te kort, getordeerd;

- de slangen of koppelingen vertonen lekken;

- de slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen;

- de slangen vertonen porositeit.

2.1.13. remvoeringen/remblokken :

- vertonen te veel slijtage;
- zijn vervuild (olie, vet, enz.).

2.1.14. remtrommels, remschijven :

- vertonen te veel slijtage, kerven, scheuren, zitten los of zijn gebroken;

- zijn vuil (olie, vet, enz.);

- de ankerplaat zit los.

2.1.15. remkabels, stangen, hendels, overbrenging :

- de kabels zijn beschadigd, geknikt;

- er is te veel slijtage of corrosie;

- de bevestiging van de kabels of stangen zijn niet geborgd;

- de kabelgeleiding is defect;

- De werking van het remsysteem wordt belemmerd;

- Abnormale beweeglijkheid van de hendel/stangen/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.

2.1.16. Remcilinders (veerremcilinders en hydraulische remcilinders inbegrepen) :

- Vertonen barsten of beschadiging;

- Lekken;

- Zitten los/zijn niet goed gemonteerd;

- Vertonen te veel corrosie;

- De slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is te groot;

- De stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging

2.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar :

- de overbrenging is defect;

- is niet juist afgesteld;

- is geblokkeerd, werkt niet;

- ontbreekt.

2.1.18. zelfafstellende remhefbomen (indien aanwezig) :

- zijn geblokkeerd of vertonen abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling;

- zijn defect.

2.1.19. retarder (indien gemonteerd of voorgeschreven) :

- de koppelstukken of bevestigingen zijn slecht;

- is defect.

2.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem :

2.2.1. remkracht (geleidelijk tot maximum opgevoerde kracht) :

- onvoldoende remkracht op één of meerdere wielen;

- effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 75 % de l'effort maximal de l'autre roue. Départ excessif du véhicule en cas de freinage-test réalisé sur route;

- freinage non modérable (blocage);
- temps de réponse trop long sur l'une des roues;
- fluctuation excessive de l'effort de freinage due à des disques déformés ou des tambours ovalisés.

#### 2.2.2. Efficacité :

- coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée inférieur à : 50 % pour les véhicules de catégorie M1 et 45 % pour les véhicules de catégorie N1 (ou 50 % si immatriculés après 1988 ou si le numéro du procès-verbal d'agrément commence par le chiffre 88 ou plus).

2.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé).

#### 2.3.1. Performances :

- frein inopérant d'un côté;
- effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 75 % de l'effort maximal de l'autre roue;
- freinage non modérable (blocage);
- système de freinage automatique de la remorque inopérant.

2.3.2. Efficacité : un coefficient de freinage inférieur à 50 % de la capacité du frein de service visée au point 2.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques à la somme des charges autorisées par essieu.

#### 2.4. Performances et efficacité du frein de stationnement.

##### 2.4.1. Performances :

- frein inopérant d'un côté.

2.4.2. Efficacité : un coefficient de freinage inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteurs, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée.

#### 2.5. Performances du ralentisseur ou du frein sur échappement :

- non modérable (ralentisseur);
- fonctionnement défectueux.

#### 2.6. Système anti-blocage :

- mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur;
- système défectueux.

### 3. Direction et volant.

#### 3.1. Etat mécanique.

#### 3.2. Jeu dans la direction.

#### 3.3. Fixation du système de direction.

#### 3.4. Roulements de roues.

### 4. Visibilité.

#### 4.1. Champ de visibilité.

#### 4.2. Etat des vitrages.

#### 4.3. Rétroviseurs et dispositifs de vision indirecte.

#### 4.4. Essuie-glace.

#### 4.5. Lave-glace.

### 5. Feux, dispositifs réfléchissants et équipement électrique.

#### 5.1. Feux de route et feux de croisement.

##### 5.1.1. Etat et fonctionnement.

##### 5.1.2. Orientation.

##### 5.1.3. Commutation.

##### 5.1.4. Efficacité visuelle.

#### 5.2. Feux de position et feux d'encombrement.

##### 5.2.1. Etat et fonctionnement.

##### 5.2.2. Couleur et efficacité visuelle.

#### 5.3. Feux-stop.

##### 5.3.1. Etat et fonctionnement.

##### 5.3.2. Couleur et efficacité visuelle.

#### 5.4. Feux indicateurs de direction.

##### 5.4.1. Etat et fonctionnement.

##### 5.4.2. Couleur et efficacité visuelle.

##### 5.4.3. Commutation.

##### 5.4.4. Fréquence de clignotement.

#### 5.5. Feux-brouillard avant et arrière.

- de remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 75 % van de hoogste geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. In het geval van een remtest op de weg wijkt het voertuig te veel af van de rechte weg;

- de remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering);

- abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen;

- de remkracht vertoont te grote schommelingen doordat de remschijven vervormd of de remtrommels ovaal zijn.

#### 2.2.2. bedrijfszekerheid :

- een rempercentage dat bij de maximaal toegestane massa minder bedraagt dan : 50 % voor voertuigen van categorie M1 en 45 % voor voertuigen van categorie N1 (of 50 % voor voertuigen ingeschreven na 1988 of als het nummer van het proces-verbaal van goedkeuring begint met het cijfers 88 of meer).

2.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem) :

#### 2.3.1. remkracht :

- rem werkt aan één kant niet;

- de remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 75 % van de hoogste geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as;

- de remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering);

- het automatisch remsysteem voor de aanhanger werkt niet.

2.3.2. bedrijfszekerheid : een rempercentage kleiner dan 50 % van de in punt 2.2.2 beschreven remkracht van de bedrijfsrem bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen.

#### 2.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem :

##### 2.4.1. remkracht :

- de rem werkt aan één kant niet;

2.4.2. bedrijfszekerheid : een rempercentage kleiner dan 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, kleiner dan 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde.

#### 2.5. Remkracht van de retarder of motorrem :

- niet regelbaar (retarder);

- er is een defect.

#### 2.6. Anti-blokkeersysteem :

- het waarschuwingssignaal van het anti-blokkeersysteem is defect;

- het systeem is defect.

### 3. Stuurinrichting en stuurwiel.

#### 3.1. Mechanische toestand.

#### 3.2. Speling in de stuurinrichting.

#### 3.3. Bevestiging van de stuurinrichting.

#### 3.4. Wiellagers.

### 4. Zicht.

#### 4.1. Gezichtsveld.

#### 4.2. Toestand van de ruiten.

#### 4.3. Achteruitkijkspiegels (en inrichtingen voor indirect zicht).

#### 4.4. Ruitewisser.

#### 4.5. Ruitesproeier.

### 5. Lichten, reflecterende inrichtingen en elektrische installaties.

#### 5.1. Groot licht en dimlicht :

##### 5.1.1. toestand en werking;

##### 5.1.2. richting;

##### 5.1.3. schakelaars;

##### 5.1.4. zichtbaarheid.

#### 5.2. Breedtelichten, achterlichten en markeringslichten :

##### 5.2.1. toestand en werking;

##### 5.2.2. kleur en zichtbaarheid.

#### 5.3. Stoplichten :

##### 5.3.1. toestand en werking;

##### 5.3.2. kleur en zichtbaarheid.

#### 5.4. Richtingaanwijzers :

##### 5.4.1. toestand en werking;

##### 5.4.2. kleur en zichtbaarheid;

##### 5.4.3. schakelaars;

##### 5.4.4. knippersnelheid.

#### 5.5. Mistlichten voor en achter :

5.5.1. Emplacement.  
 5.5.2. Etat et fonctionnement.  
 5.5.3. Couleur et efficacité visuelle.  
 5.6. Feux de marche arrière.  
 5.6.1. Etat et fonctionnement.  
 5.6.2. Couleur et efficacité visuelle.  
 5.7. Eclairage de la plaque d'immatriculation arrière.  
 5.8. Catadioptrés.  
 5.8.1. Etat et couleur.  
 5.9. Témoins.  
 5.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque.  
 5.11. Câblage électrique.  
 6. Essieux, roues, pneus et suspension.  
 6.1. Essieux.  
 6.2. Roues et pneus.  
 6.3. Suspension.  
 7. Châssis et accessoires du châssis.  
 7.1. Châssis ou cadre et accessoires.  
 7.1.1. Etat général.  
 7.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux.  
 7.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant.  
 7.1.4. Support de la roue de secours.  
 7.1.5. Sécurité du dispositif d'accouplement (le cas échéant).  
 7.2. Carrosserie.  
 7.2.1. Etat structurel.  
 7.2.2. Portières et serrures.  
 8. Equipements divers.  
 8.1. Fixation du siège du conducteur.  
 8.2. Fixation de la batterie.  
 8.3. Avertisseur sonore.  
 8.4. Triangle de signalisation.  
 8.5. Ceintures de sécurité.  
 8.5.1. Sécurité de montage,  
 8.5.2. Etats des ceintures;  
 8.5.3. Fonctionnement.  
 8.6. Indicateur de vitesse.  
 8.7. Tachygraphe :  
 - vérifier la présence d'un tachygraphe;  
 - vérifier la validité de la plaquette d'installation et s'il y a lieu de la plaquette de vérification;  
 - contrôler, en cas de doute, si la circonférence effective moyenne des pneumatiques es roues motrices ou leur dimension est conforme aux données indiquées sur la plaquette d'installation;  
 - si possible, vérifier l'intégrité des scellés des tachygraphes.

9. Nuisances  
 9.1. Bruit  
 9.2. Emissions d'échappement  
 9.2.1. Véhicules équipés de moteur à allumage commandé (essence)

a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné du type de catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple :

1. Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites
2. Le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis

Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO) est mesurée, le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement ne doit pas excéder les valeurs suivantes :

pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> octobre 1986 : CO : 4,5 % vol;  
 pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> octobre 1986 : CO : 3,5 % vol;

5.5.1. plaatsing;  
 5.5.2. toestand en werking;  
 5.5.3. kleur en zichtbaarheid.  
 5.6. Achteruitrijlichten :  
 5.6.1. toestand en werking;  
 5.6.2. kleur en zichtbaarheid.  
 5.7. Achterkentekenplaatverlichting.  
 5.8. Retroreflectoren :  
 5.8.1. toestand en kleur.  
 5.9. Verklippersignalen.  
 5.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger.  
 5.11. Elektrische bedrading.  
 6. Assen, wielen, banden, vering.  
 6.1. Assen.  
 6.2. Wielen en banden.  
 6.3. Vering (wielophanging).  
 7. Chassis en met het chassis verbonden delen.  
 7.1. Chassis of frame.  
 7.1.1. algemene toestand.  
 7.1.2. uitlaatpijpen en dempers.  
 7.1.3. tanks en brandstofleidingen.  
 7.1.4. bevestiging van het reservewiel.  
 7.1.5. veiligheid van de koppelingsinrichting (indien aanwezig).  
 7.2. Koetswerk.  
 7.2.1. toestand van de structuur;  
 7.2.2. portieren en sloten.  
 8. Diverse uitrustingen.  
 8.1. Bevestiging van de bestuurderszitplaats.  
 8.2. Bevestiging van de accu.  
 8.3. Claxon.  
 8.4. Gevarendriehoek.  
 8.5. Veiligheidsgordels :  
 8.5.1. veiligheid van de bevestigingen;  
 8.5.2. toestand van de gordels;  
 8.5.3. werking.  
 8.6. Snelheidsmeter.  
 8.7. Tachograaf  
 - de aanwezigheid van de tachograaf nagaan;  
 - de geldigheid van het installatieplaatje nagaan en in voorkomend geval van het verificatieplaatje;  
 - in geval van twijfel, controleren of de gemiddelde bandenomtrek van de aangedreven wielen of hun afmeting, overeenstemt met de aangeduide gegevens op het installatieplaatje;  
 - indien mogelijk nagaan of de verzegelingen van de tachograaf intact zijn.

9. Overlastfactoren.  
 9.1. Geluid.  
 9.2. Uitlaatemissies :  
 9.2.1. motorvoertuigen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking (benzine) :  
 a) de uitlaatemissies worden niet geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde bvb. :

1. visuele inspectie van het uitlaatsysteem, teneinde na te gaan of er geen lekken zijn;
2. visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, indien aanwezig, teneinde na te gaan of de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.

Na een redelijke termijn voor het conditioneren van de motor, rekening houdend met de aanbevelingen van de voertuigconstructeur, dient het koolmonoxyde (CO)-gehalte van de uitlaatgassen te worden gemeten bij stationair (onbelast) draaien van de motor.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen, mag niet groter zijn dan :

- voor voertuigen die voor de eerste keer ingeschreven of in het verkeer gebracht zijn voor 1 oktober 1986 : CO : 4,5 vol. %;  
 - voor voertuigen die vanaf 1 oktober 1986 voor de eerste keer ingeschreven of in het verkeer gebracht zijn : CO : 3,5 vol. %;

b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné du type de catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple :

1. Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes;
  2. Inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis;
  3. Détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4;
  4. Emissions à la sortie du tuyau d'échappement – valeurs limites.
- mesures à effectuer moteur tournant au ralenti :

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur maximale en CO n'excède pas 0,5 % vol. Elle ne doit pas excéder 0,3 % vol. pour les véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau de la section 5.3.1.4 de l'annexe I<sup>re</sup> de la Directive 70/220/CEE, telle qu'elle a été modifiée par la Directive 98/69/CE ou ultérieurement. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la Directive 70/220/CEE modifiée par la Directive 98/69/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

- mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur débrayé au moins 2 000 min<sup>-1</sup> :

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule pour le ralenti accéléré. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur maximale en CO n'excède pas 0,3 % vol. Elle ne doit pas excéder 0,2 % vol. pour les véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne A ou B du tableau de la section 5.3.1.4. de l'annexe I<sup>re</sup> de la Directive 70/220/CEE telle qu'elle a été modifiée par la Directive 98/69/CE ou ultérieurement. Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la Directive 70/220/CEE modifiée par la Directive 98/69/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

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

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

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

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

b) Mise en condition du véhicule :

1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;
2. sous réserve des dispositions du point d) 5., aucun véhicule ne peut être refusé sans avoir été mis dans les conditions suivantes;

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

b) de uitlaatmissies worden geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambda-sonde :

1. visuele inspectie van het uitlaatsysteem, teneinde na te gaan of er geen lekken zijn en of het systeem in al zijn onderdelen compleet is;
  2. visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, teneinde te verifiëren dat de noodzakelijke apparatuur aanwezig is;
  3. vaststelling van de doeltreffendheid van het emissiebestrijdingssysteem door meting van de lambda-waarde en van het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4;
  4. Emissies ter hoogte van de uitlaatpijp - grenswaarden.
- Meting bij stationair draaien :

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven gehalte. Indien dat gegeven niet beschikbaar is, bedraagt de grenswaarde van het CO-gehalte 0,5 vol. %. Wat betreft voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen overeenkomstig de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of latere wijzigingen, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,3 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002.

- Meting bij opgevoerd toerental van ten minste 2 000 min<sup>-1</sup>, met onbelaste motor :

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven gehalte bij opgevoerd toerental met onbelaste motor. Indien dat gegeven niet beschikbaar is, bedraagt de grenswaarde van het CO-gehalte 0,3 vol. %. Wat betreft voertuigen die de typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in Rubriek 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of latere wijzigingen, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,2 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002.

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

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

9.2.2. Voertuigen uitgerust met een motor met compressieontsteking (diesel).

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

b) Conditionering van het voertuig :

1. voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorafgaande conditionering, maar om veiligheidsredenen wordt eerst nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert;
2. behalve in het onder punt d) 5., bedoelde geval kan een voertuig niet worden afgekeurd tenzij het eerst volgens de onderstaande voorschriften is geconditioneerd;

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

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

c) Procédure d'essai :

1. inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier qu'il ne présente pas de fuites;

2. le moteur, le cas échéant, le turbocompresseur tourne au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre;

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

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

d) Valeurs limites

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

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

- pour les moteurs diesel à aspiration naturelle :  $2,5\text{m}^{-1}$ ;
- pour les moteurs diesel turbocompressés :  $3,0\text{m}^{-1}$ ;

- une limite de  $1,5\text{m}^{-1}$  s'applique aux véhicules suivants réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées :

a) à la ligne B du tableau de la section 5.3.1.4. de l'annexe I<sup>re</sup> de la Directive 70/220/CEE modifiée par la Directive 98/69/CE (véhicule utilitaire léger à moteur diesel - Euro 4);

b) à la ligne B1 des tableaux de la section 6.2.1. de l'annexe I<sup>re</sup> de la Directive 2005/55/CE (véhicule utilitaire lourd à moteur diesel - Euro 4);

c) à la ligne B2 des tableaux de la section 6.2.1. de l'annexe I<sup>re</sup> de la Directive 2005/55/CE (véhicule utilitaire lourd à moteur diesel - Euro 5);

d) à la ligne C des tableaux de la section 6.2.1. de l'annexe I<sup>re</sup> de la Directive 2005/55/CE - (véhicule utilitaire lourd - EEV), ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la Directive 70/220/CEE modifiée par la Directive 98/69/CE, ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la Directive 2005/55/CE, ou conformément à des valeurs limites équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.

Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la section 5.3.1.4. de l'annexe I<sup>re</sup> de la Directive 70/220/CEE modifiée par la Directive 98/69/CE, ou avec la section 6.2.1. de l'annexe I<sup>re</sup> de la Directive 2005/55/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

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

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

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

c) Controleprocedure :

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

2. de motor en de eventueel gemonteerde drukklader draaien stationair voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus;

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

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

d) Grenswaarden.

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

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

- dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging :  $2,5\text{m}^{-1}$ ;
- dieselmotoren met drukvulling :  $3,0\text{m}^{-1}$ ;

- een grenswaarde van  $1,5\text{m}^{-1}$  is van toepassing op de volgende voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in :

a) rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG (licht bedrijfsvoertuig diesel - Euro 4);

b) rij B1 van de tabellen in rubriek 6.2.1. van bijlage I bij Richtlijn 2005/55/EG (zwaar bedrijfsvoertuig diesel - Euro 4);

c) rij B2 van de tabellen in rubriek 6.2.1. van bijlage I bij Richtlijn 2005/55/EG (zwaar bedrijfsvoertuig diesel - Euro 5);

d) rij C van de tabellen in rubriek 6.2.1. van bijlage I bij Richtlijn 2005/55/EG - (zwaar bedrijfsvoertuig - EEV), of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 2005/55/EG, of equivalente waarden wanneer gebruik wordt gemaakt van apparatuur van een type dat afwijkt van dat welke bij de EG-typegoedkeuring is gebruikt.

Wanneer overeenstemming met rubriek 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, of in rubriek 6.2.1. van bijlage I bij Richtlijn 2005/55/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2008.

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

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



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

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

#### 9.2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

#### 9.3. Déparasitage radio

#### 10. Contrôles supplémentaires

##### 10.1. Serrures et dispositif antivol.

##### 11. Points de diagnostic.

##### 11.1. Etat général du véhicule.

###### 11.1.1. Corrosion qui n'influence pas la sécurité;

###### 11.1.2. Traces d'accident/réparation/effraction;

###### 11.1.3. Etat de l'intérieur;

###### 11.1.4. Infiltration d'eau.

##### 11.2. On Board Diagnostics (si possible) :

###### 11.2.1. EOBD;

###### 11.2.2. Eléments de sécurité actifs;

###### 11.2.3. Eléments de sécurité passifs;

##### 11.3. Pièces mécaniques :

###### 11.3.1. Alternateur;

###### 11.3.2. Courroies d'entraînement;

###### 11.3.3. Carburateur/injection/injection diesel;

###### 11.3.4. Embrayage;

###### 11.3.5. Moteur;

###### 11.3.6. Démarreur;

###### 11.3.7. Transmission;

###### 11.3.8. Boîte de vitesses;

##### 11.4. Pièces de garnissage :

###### 11.4.1. Pare-chocs;

###### 11.4.2. Couvercles;

###### 11.4.3. Portières;

###### 11.4.4. Capot;

###### 11.4.5. Ailes;

###### 11.4.6. Ailerons;

##### 11.5. Feux :

###### 11.5.1. Lave-phares et essuie-phares;

###### 11.5.2. Phares antibrouillard devant;

##### 11.6. Equipements :

###### 11.6.1. Climatisation;

###### 11.6.2. Commande des vitres;

###### 11.6.3. Commandes intérieures;

###### 11.6.4. Extincteur;

###### 11.6.5. Douille pour boulons de sécurité;

###### 11.6.6. Verrouillage central;

###### 11.6.7. Triangle de danger;

###### 11.6.8. Tableau de bord;

###### 11.6.9. Cric;

###### 11.6.10. Toit ouvrant;

###### 11.6.11. Roue de secours;

###### 11.6.12. Ventilation;

###### 11.6.13. Boîte de secours;

###### 11.6.14. Chauffage;

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

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

#### 9.2.3. controleapparatuur :

voor het controleren van de emissies van de voertuigen wordt gebruik gemaakt van apparatuur waarmee nauwkeurig kan worden nagegaan of aan de door de constructeur voorgeschreven of opgegeven grenswaarden wordt voldaan.

#### 9.3. Radio-ontstoring.

#### 10. Aanvullende controles.

##### 10.1. Sloten en beveiligen tegen diefstal

##### 11. Diagnosepunten.

##### 11. Algemene staat.

###### 11.1.1. Roestvorming die de veiligheid niet beïnvloedt;

###### 11.1.2. Sporen van ongeval/herstelling/inbraak;

###### 11.1.3. Staat van het interieur;

###### 11.1.4. Waterinsijpeling.

##### 11.2. On Board Diagnostics (indien mogelijk) :

###### 11.2.1. EOBD;

###### 11.2.2. Actieve veiligheidselementen;

###### 11.2.3. Passieve veiligheidselementen;

##### 11.3. Mechanische onderdelen :

###### 11.3.1. Alternator;

###### 11.3.2. Aandrijfriemen;

###### 11.3.3. Carburatie/injectie/dieselinjectie;

###### 11.3.4. Koppeling;

###### 11.3.5. Motor;

###### 11.3.6. Startmotor;

###### 11.3.7. Overbrenging;

###### 11.3.8. Versnellingsbak;

##### 11.4. Bekledingsonderdelen :

###### 11.4.1. Bumpers;

###### 11.4.2. Deksel;

###### 11.4.3. Deuren;

###### 11.4.4. Motorkap;

###### 11.4.5. Spatborden;

###### 11.4.6. Spoilers;

##### 11.5. Lichten :

###### 11.5.1. Koplampsproeiers en -wissers;

###### 11.5.2. Mistlichten vooraan;

##### 11.6. Uitrustingen :

###### 11.6.1. Airconditioning;

###### 11.6.2. Bediening ruiten;

###### 11.6.3. Binnenbedieningen;

###### 11.6.4. Brandblusapparaat;

###### 11.6.5. Huls voor veiligheidsbouten;

###### 11.6.6. Centrale vergrendeling;

###### 11.6.7. Gevarendriehoek;

###### 11.6.8. Instrumentenbord;

###### 11.6.9. Krik;

###### 11.6.10. Open dak;

###### 11.6.11. Reservewiel;

###### 11.6.12. Ventilatie;

###### 11.6.13. Verbandkist/-etui;

###### 11.6.14. Verwarming;

11.6.15. Enjoliveurs;

11.6.16. Clé pour écrous de roue.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juin 2011 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

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPPE

11.6.15. Wieldeksels;

11.6.16. Wielsleutel.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 1 juni 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPPE

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

### VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

#### VLAAMSE OVERHEID

N. 2011 — 1526

[2011/202756]

**6 MEI 2011. — Decreet houdende instemming met het UNESCO-verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en de bijlage, opgemaakt in Parijs op 20 oktober 2005 (1)**

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

**Decreet houdende instemming met het UNESCO-verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en de bijlage, opgemaakt in Parijs op 20 oktober 2005**

**Artikel 1.** Dit decreet regelt een gemeenschaps- en een gewestaangelegenheid.

**Art. 2.** Het UNESCO-verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en de bijlage, opgemaakt in Parijs op 20 oktober 2005, zullen volkomen gevolg hebben.

**Art. 3.** De amendementen op het verdrag bedoeld in artikel 2, die met toepassing van artikel 33, lid 5, van dit verdrag aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben. Binnen een termijn van zestig dagen vanaf de kennisgeving door de directeur-generaal van de UNESCO, legt de Vlaamse Regering aan het Vlaams Parlement ter standpuntbepaling die voorstellen van amendement voor, die de Regering steunt.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 6 mei 2011.

De minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,  
Landbouw en Plattelandsbeleid,

K. PEETERS.

—  
Nota

(1) *Zitting 2010-2011.*

*Stukken.* — Ontwerp van decreet : 867, nr. 1. — Verslag : 867, nr. 2. — Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 867, nr. 3.

*Handelingen.* — Bespreking en aanneming : Vergadering van 27 april 2011.