

Le prêteur informe l'emprunteur de l'amortissement mensuel futur du prêt à la rénovation énergétique, majoré de l'intérêt, et recouvre l'avantage dont l'emprunteur a bénéficié. Le prêteur ne recouvre pas l'avantage dont l'emprunteur a bénéficié en cas de remboursement anticipé du prêt à la suite du décès de l'emprunteur ou pour cause de force majeure.

Par dérogation à l'alinéa deux, le prêteur ne recouvre qu'un pourcentage de l'avantage dont l'emprunteur a bénéficié. Ce pourcentage s'élève à :

1° 25 % si l'emprunteur s'est engagé à obtenir le label énergétique A après la rénovation énergétique approfondie, mais n'a obtenu que le label énergétique B, ou si l'emprunteur s'est engagé à obtenir le label énergétique B après la rénovation énergétique approfondie, mais n'a obtenu que le label énergétique C ;

2° 50 % si l'emprunteur s'est engagé à obtenir le label énergétique A après la rénovation énergétique approfondie, mais n'a obtenu que le label énergétique C.

§ 5. Lors de l'octroi d'un prêt à la rénovation énergétique, les articles 5.117 à 5.123, l'article 5.125, les articles 5.127 à 5.132 et les articles 5.135 et 5.136 s'appliquent.

Par dérogation à l'article 5.119, la valeur vénale maximale de la maison unifamiliale ou de l'appartement est majorée de 50 % des coûts des travaux financés par le prêt à la rénovation énergétique.

Par dérogation à l'article 5.127, la durée du prêt à la rénovation énergétique est de trois cent mois au maximum. La durée du prêt à la rénovation énergétique ne dépasse pas la durée du prêt, visé à l'article 5.117, alinéa premier, 4°. ».

Art. 4. Par dérogation à l'article 5.135/1, § 2, de l'Arrêté relatif au Code flamand du Logement de 2021, l'emprunteur peut introduire une demande de prêt distincte pour le prêt à la rénovation énergétique jusqu'au dernier jour du sixième mois qui suit le mois au cours duquel le présent arrêté entre en vigueur, si l'acte authentique du prêt, visé à l'article 5.117, alinéa premier, 4°, du même arrêté, a été passé entre le 31 décembre 2020 et le dernier jour du sixième mois qui suit le mois auquel le présent arrêté entre en vigueur.

Art. 5. Le présent arrêté entre en vigueur le 1 janvier 2022.

Art. 6. Le ministre flamand ayant la politique du logement dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 22 octobre 2021.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
J. JAMBON

Le Ministre flamand des Finances et du Budget, du Logement et du Patrimoine immobilier,
M. DIEPENDAELE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2021/22402]

22 OKTOBER 2021. — Besluit van de Vlaamse Regering 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

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd 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, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 oktober 2020.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 10 mei 2021.
- De Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) heeft advies gegeven op 25 juni 2021.
- De commissie administratie-nijverheid heeft advies gegeven op 26 juni 2021.
- De Raad van State heeft advies 70.197/3 gegeven op 8 oktober 2021, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke uitvoering van Verordening (EU) 2019/1242 Van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad.

Art. 2. In artikel 32bis 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, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 1.0 wordt een punt 2/1° ingevoegd, dat luidt als volgt:

“2/1° emissievrij voertuig: een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig als vermeld in artikel 3, 11), van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;”;

2° er worden een punt 1.4.2.7 tot en met 1.4.2.11 ingevoegd, die luiden als volgt:

“1.4.2.7. De maximaal toegelaten massa van emissievrije voertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen, kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 2000 kg.

1.4.2.8 De maximaal toegelaten massa van emissievrije autobussen met twee assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 500 kg.

1.4.2.9. De maximaal toegelaten massa van emissievrije voertuigen met drie assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 1000 kg of met een maximum van 2000 kg als voldaan is aan een van de volgende voorwaarden:

1° elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of een veringsysteem dat als gelijkwaardig aan luchtvering wordt erkend;

2° elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as bedraagt niet meer dan 9,5 ton.

1.4.2.10. De maximaal toegelaten massa van emissievrije gelede autobussen met drie assen kan worden verhoogd met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, met een maximum van 2000 kg. 1.4.2.11. De bijkomende massa die voor de emissievrije technologie nodig is, wordt bepaald op basis van de documentatie die de fabrikant bij de goedkeuring van het voertuig in kwestie verstrekt. De bijkomende massa wordt vermeld op de officiële documenten.”;

3° er worden een punt 3.2.5.1, 3.2.5.2 en 3.2.6 ingevoegd, die luiden als volgt:

“3.2.5.1. In afwijking van punt 3.2.3 en 3.2.4 bedraagt de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger of aanhangwagen met drie assen, 48.000 kg als aan al de volgende voorwaarden voldaan is:

1° alle assen van het trekkend en het getrokken voertuig zijn uitgerust met luchtvering of een veringsysteem dat als gelijkwaardig aan luchtvering wordt erkend;

2° de afstand tussen het midden van twee achter elkaar geplaatste assen binnen hetzelfde voertuig of dezelfde combinatie bedraagt minstens 1,3 m;

3° er wordt geen gebruik gemaakt van een aanhangwagen met stijve dissel of een middenaanhangwagen;

4° het trekkend en het getrokken voertuig zijn uitgerust met een sensorvoorziening die de bestuurder toelaat de totale massa van elk voertuig, evenals de sleep en de massa onder elk van de assen af te lezen;

5° het trekkend voertuig is uitgerust met Adaptive Cruise Control (ACC);

6° de datum van eerste indienstelling van het trekkend en getrokken voertuig is maximaal acht jaar oud. In afwijking daarvan mag de datum van eerste indienstelling van niet-emissievrije trekkende voertuigen maximaal vijf jaar oud zijn.

Vanaf 1 januari 2031 geldt de afwijking, vermeld in het eerste lid, alleen voor emissievrije voertuigen en voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen waarvan de datum van eerste indienstelling zich bevindt tussen 31 december 2025 en 31 december 2030.

3.2.5.2. Als de massa in beladen toestand van een sleep, vermeld in punt 3.2.5.1, meer bedraagt dan 44.000 kg, moet naast de voorwaarden, vermeld in punt 3.2.5.1, ook aan al de volgende voorwaarde voldaan worden om zich met het voertuig op de openbare weg te begeven:

1° de som van de massa's onder de assen van een oplegger mag in beladen toestand niet meer bedragen dan 25.000 kg;

2° de massa in beladen toestand van de sleep mag niet meer bedragen dan de volgende waarde in kilogram: $13.500 + 2.700 \times \text{de afstand, uitgedrukt in meters, tussen het middenpunt van de eerste as van het trekkend voertuig en het middenpunt van de achteras van het getrokken voertuig}$;

3° de bestuurder van een sleep als vermeld in punt 3.2.5.1, houdt, ten alle tijde, een minimale afstand van 15 m van andere voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton.

3.2.6. Met behoud van toepassing van punt 3.2.5.1 en 3.2.5.2, wordt de maximaal toegelaten massa van een sleep, vermeld in punt 3.2.5.1 en 3.2.5.2, verhoogd met de volgende waarden, tot maximaal 50.000 kg:

1° als het trekkend voertuig door alternatieve brandstoffen wordt aangedreven als vermeld in punt 1.4.2.4: met de extra massa die vereist is voor de alternatieve brandstofftechnologie, zoals bepaald tijdens de goedkeuring van het voertuig en vermeld op de officiële documenten;

2° als het trekkend voertuig een emissievrij voertuig als vermeld in punt 1.4.2.9, is: met de extra massa die vereist is voor de emissievrije technologie, zoals bepaald tijdens de goedkeuring van het voertuig en vermeld op de officiële documenten;

3° als het trekkend voertuig uitgerust is met een vertrager als vermeld in punt 1.4.2.1: met de massa van die vertrager, zoals bepaald tijdens de goedkeuring van het voertuig of achteraf;

4° als het getrokken voertuig uitgerust is met speciale aanpassingen of met een versterkt chassis voor het gecombineerd vervoer weg-spoor als vermeld in punt 1.4.2.2: met de bijkomende massa's die het gevolg zijn van speciale aanpassingen of van een versterkt chassis, zoals bepaald tijdens de goedkeuring van het voertuig, of achteraf.”.

Art. 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 22 oktober 2021.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

J. JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

L. PEETERS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2021/22402]

22 OCTOBRE 2021. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité**Fondement juridique**

Le présent arrêté est fondé sur :

- la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'article 1^{er}, modifié en dernier lieu par le décret du 9 octobre 2020.

Formalités

Les formalités suivantes sont remplies :

- L'Inspection des Finances a rendu un avis le 10 mai 2021.
- Le Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) (Conseil de Mobilité de la Flandre) a rendu un avis le 25 juin 2021.
- La commission administration-industrie a rendu un avis le 26 juin 2021.
- Le Conseil d'État a donné son avis n° 70.197/3 le 8 octobre 2021, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Initiateur

Le présent arrêté est proposé par la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRÊTE :

Article 1^{er}. Le présent arrêté prévoit l'exécution partielle du Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil.

Art. 2. À l'article 32*bis* de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 octobre 2018, sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le point 1.0, il est inséré un point 2/1°, ainsi rédigé :

« 2/1° véhicule à émission nulle : un véhicule utilitaire lourd à émission nulle tel que visé à l'article 3, 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil ; » ;

2° il est inséré les points 1.4.2.7 à 1.4.2.11, rédigés comme suit :

« 1.4.2.7. La masse maximale autorisée de véhicules à émission nulle à deux essieux, à l'exception des autobus, peut être augmentée de la masse supplémentaire requise pour la technologie permettant l'absence d'émission, avec un maximum de 2.000 kg.

1.4.2.8 La masse maximale autorisée d'autobus à émission nulle à deux essieux peut être augmentée de la masse supplémentaire requise pour la technologie permettant l'absence d'émission, avec un maximum de 500 kg.

1.4.2.9. La masse maximale autorisée de véhicules à émission nulle à trois essieux peut être augmentée de la masse supplémentaire requise pour la technologie permettant l'absence d'émission, avec un maximum de 1.000 kg ou avec un maximum de 2.000 kg si l'une des conditions suivantes est remplie :

1° chaque essieu moteur est équipé de pneus voisins et d'une suspension pneumatique ou d'un système de suspension reconnue comme équivalente à une suspension pneumatique ;

2° chaque essieu moteur est équipé de pneus voisins et la pression maximale de chaque essieu ne dépasse pas 9,5 tonnes.

1.4.2.10. La masse maximale autorisée d'autobus articulés à émission nulle à trois essieux peut être augmentée de la masse supplémentaire requise pour la technologie permettant l'absence d'émission, avec un maximum de 2.000 kg.

1.4.2.11. La masse supplémentaire requise pour la technologie permettant l'absence d'émission, est déterminée sur la base de la documentation fournie par le constructeur lors de la réception du véhicule en question. La masse supplémentaire est indiquée sur les documents officiels. » ;

3° il est inséré les points 3.2.5.1, 3.2.5.2 et 3.2.6, rédigés comme suit :

« 3.2.5.1. Par dérogation aux points 3.2.3 et 3.2.4, la masse maximale autorisée d'un train se composant d'un véhicule tracteur à trois essieux et d'une semi-remorque ou remorque à trois essieux, s'élève à 48.000 kg si toutes les conditions suivantes sont remplies :

1° tous les essieux du véhicule tracteur et tracté sont équipés d'une suspension pneumatique ou d'un système de suspension reconnue comme équivalente à une suspension pneumatique ;

2° la distance entre les centres de deux essieux placés l'un derrière l'autre du même véhicule ou d'un même ensemble doit être d'au moins 1,3 m ;

3° aucune remorque à timon d'attelage rigide ou à essieu central n'est utilisée ;

4° le véhicule tracteur et tracté sont équipés d'un dispositif embarqué de capteurs, permettant au conducteur de lire la masse totale de chaque véhicule, ainsi que le train et la masse sous chaque essieu ;

5° le véhicule tracteur est équipé d'un radar de régulation de distance ;

6° la première mise en service du véhicule tracteur et tracté ne date pas de plus de huit ans. Par dérogation à ce qui précède, la date de la première mise en service de véhicules tracteurs qui ne sont pas des véhicules à émission nulle, ne peut dater de plus de cinq ans.

À partir du 1^{er} janvier 2031, la dérogation visée à l'alinéa 1^{er} ne s'applique qu'aux véhicules à émission nulle et aux véhicules à carburant de substitution dont la date de la première mise en service se situe entre le 31 décembre 2025 et le 31 décembre 2030.

3.2.5.2. Si la masse en charge d'un train visée au point 3.2.5.1 excède 44.000 kg, toutes les conditions suivantes, outre les conditions visées au point 3.2.5.1, doivent être remplies pour se rendre sur la voie publique avec le véhicule :

1° la somme des masses en charge sous les essieux d'une semi-remorque ne peut excéder 25.000 kg ;

2° la masse en charge du train ne peut être supérieure à la valeur suivante en kilogramme : $13.500 + 2.700 \times$ la distance, exprimée en mètres, entre le milieu du premier essieu du véhicule tracteur et le milieu de l'essieu arrière du véhicule tracté ;

3° le conducteur d'un train tel que visé au point 3.2.5.1, maintient toujours une distance minimale de 50 m par rapport aux autres véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes.

3.2.6. Sans préjudice de l'application des points 3.2.5.1 et 3.2.5.2, la masse maximale autorisée d'un train, visée aux points 3.2.5.1 et 3.2.5.2, est augmentée des valeurs suivantes, jusqu'à un maximum de 50.000 kg :

1° si le véhicule tracteur utilise du carburant de substitution comme visé au point 1.4.2.4 : de la masse supplémentaire requise pour la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution telle que fixée pendant la réception du véhicule et indiquée sur les documents officiels ;

2° si le véhicule tracteur est un véhicule à émission nulle tel que visé au point 1.4.2.9 : de la masse supplémentaire requise pour la technologie permettant l'absence d'émission telle que fixée pendant la réception du véhicule et indiquée sur les documents officiels ;

3° si le véhicule tracteur est équipé d'un ralentisseur tel que visé au point 1.4.2.1 : de la masse de ce ralentisseur, telle que fixée pendant la réception du véhicule ou ultérieurement ;

4° si le véhicule tracté est muni d'équipement spécial ou d'un châssis renforcé pour le transport combiné rail-route comme visé au point

1.4.2.2 : des masses supplémentaires résultant d'équipement spécial ou d'un châssis renforcé comme fixé pendant la réception du véhicule ou ultérieurement. ».

Art. 3. Le ministre flamand compétent pour l'infrastructure et la politique routières est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 22 octobre 2021.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2021/22492]

19 NOVEMBER 2021. — Besluit van de Vlaamse Regering tot herverdeling vanuit een provisioneel krediet van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2021

Rechtsgrond(en)

Dit besluit is gebaseerd op:

- de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019, artikel 21, eerste lid, 2°, b, artikel 22 en artikel 24, eerste lid;

- het decreet van 9 juli 2021 houdende aanpassing van de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2021.

Vormvereiste(n)

De volgende vormvereiste(n) is/zijn vervuld:

- de Vlaamse minister, bevoegd voor het budgettair beleid, heeft zijn akkoord gegeven op 18 november 2021.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op het volgende motief:

De financiering van beleidsinitiatieven van de verschillende beleidsdomeinen in het kader van een daadkrachtige aanpak van de coronacrisis.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019;

- het Besluit Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 17 mei 2019.

Initiatiefnemer(s)

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. De kredieten ingeschreven onder de begrotingsartikelen van de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2021, worden herverdeeld overeenkomstig de onderstaande tabel: