

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C - 2023/44845]

13 AVRIL 2023. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger. — Erratum

Dans l'arrêté susmentionné, publié au *Moniteur belge* du 1^{er} août 2023, à la page 64757, la numérotation des articles des versions française, allemande et néerlandaise est remplacée par la numérotation suivante, à partir de l'article 5 :

« Section 2. - Sélection des véhicules et exécution du contrôle

Article 1^{er}. Les agents qualifiés et les inspecteurs du contrôle technique sélectionnent le véhicule et procèdent au contrôle indépendamment :

- 1° de la nationalité du conducteur ;
- 2° du pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 2. Les contrôles techniques routiers sont exécutés en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

Art. 3. L'appareillage et les engins de contrôle utilisés lors du contrôle satisfont aux prescriptions de construction et aux conditions fixées par le ministre ou son délégué.

Ils sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle désignée par le Ministre ou son délégué.

Section 3. — Contrôle technique routier initial et approfondi

Art. 4. Les véhicules sélectionnés font l'objet d'un contrôle technique routier initial tel que visé à l'article 9.

En fonction du résultat du contrôle initial et du type de défaillance constatée, l'agent qualifié décide s'il est nécessaire que le véhicule utilitaire ou sa remorque, soit soumis à un contrôle technique routier approfondi, conformément à l'article 10.

Art. 5. § 1^{er}. Le contrôle technique routier initial porte sur :

- 1° la vérification que le véhicule est couvert par un certificat de contrôle technique valable ou un document équivalent et, le cas échéant, par un rapport de contrôle technique routier, conservé à bord ;
- 2° l'évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;
- 3° la vérification que le véhicule est équipé d'un limiteur de vitesse sauf s'il relève d'une catégorie de véhicule définie à l'article 3 qui ne nécessite pas de limiteur de vitesse ;
- 4° l'évaluation de conformité et d'efficacité du limiteur de vitesse, sauf s'il relève d'une catégorie de véhicule qui n'en nécessite pas, ou la vérification que la vitesse du véhicule utilitaire est limitée à la valeur prescrite;
- 5° la vérification de conformité de l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur.

Concernant le 1°, si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, il est vérifié si elles ont ou non été corrigées.

§ 2. Le contrôle routier initial peut comporter :

- 1° la vérification de l'existence de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire ;
- 2° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule utilitaire, conformément à l'article 12;
- 3° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée.

Concernant le 3°, ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule utilitaire à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 20.

Art. 6. § 1^{er}. Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe 1^{re}, , et, le cas échéant sur les points énumérés à l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière, jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, :

- 1° de la sécurité des freins ;
- 2° de la sécurité des pneumatiques ;
- 3° de la sécurité des roues ;
- 4° de la sécurité du châssis ;
- 5° des nuisances telles que visées l'annexe 1^{re}, 3, 8.

Le contrôle visé à l'alinéa 1^{er} est effectué selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points, mentionnées à l'annexe 1^{re}.

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe 1^{re} a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas vérifié, sauf si :

- 1° une défaillance manifeste constatée le justifie ;
- 2° l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application.

§ 2. Le contrôles technique routier approfondi s'effectue soit :

- 1° à l'aide d'une unité de contrôle mobile ;
- 2° dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre ;
- 3° auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Dans les cas visés au 2° et 3°, le contrôle approfondi est effectué dans les plus brefs délais dans l'une des installations ou l'un des centres disponibles les plus proches.

Lorsque le contrôle routier approfondi est effectué en station de contrôle d'un organisme visé au 3°, le tarif de la redevance applicable est celui déterminé en vertu du règlement technique.

En cas de refus de paiement de la redevance, le véhicule contrôlé peut être retenu et saisi jusqu'à son paiement selon la procédure décrite à l'article 34, § 3, du décret du 4 avril 2019.

§ 3. Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées visées au paragraphe 2, 1° et 2°, comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule utilitaire comme exigé.

A défaut pour les unités ou installations désignées de présenter les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Art. 7. Pour chaque point à contrôler, l'annexe 1^{re} présente une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité.

Les défaillances constatées sont classées dans l'une des catégories suivantes :

1° défaillances mineures qui n'ont aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou qui n'a pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;

2° défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;

3° défaillances critiques qui constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou qui ont une incidence sur l'environnement.

Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories de défaillances est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave.

Un véhicule qui présente plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler repris au point 1 de l'annexe 1^{re} peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Section 4. — Contrôle de l'arrimage du chargement

Art. 8. § 1^{er}. Pour les véhicules visés à l'article 3, 2° à 6°, utilisés dans le cadre d'un transport de marchandises, l'arrimage du chargement peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe 2, et à l'article 30 de la Convention sur la circulation routière.

L'agent qualifié vérifie que le chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité routière et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, en abrégé ADR, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage, est effectué conformément aux conditions fixées à l'article 13 et selon les règles des articles 14 à 17.

Art. 9. § 1^{er}. Le conducteur :

1° exerce un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrières de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés ;

2° s'assure que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule ;

3° s'assure que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule ;

4° n'utilise pas son véhicule si le système d'arrimage des charges transportées dans ou sur le véhicule n'est pas conforme aux conditions de l'article 15.

§ 2. Le transporteur :

1° fournit un véhicule approprié à la charge qui lui est confiée ;

2° met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;

3° fixe le conteneur au châssis ;

4° arrime la charge conformément au présent article.

Le transporteur met toutes les informations du chargeur visées au paragraphe 4, 4°, à la disposition des agents qualifiés et des personnes autorisées dans le cadre d'une inspection ou d'un contrôle technique routier.

§ 3. Le conditionneur :

1° décrit les marchandises et leur emballage ou leur unité de charge ;

2° s'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, décrit une méthode alternative pour les arrimer ;

3° conditionne selon les normes en vigueur ;

Concernant le 2°, si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci sont mentionnées.

§ 4. Le chargeur :

1° répartit la charge sur le plancher de chargement ;

2° permet un arrimage conforme ;

3° contrôle la conformité de l'arrimage avant le départ du véhicule ;

4° communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Les informations visées au 4° sont communiquées à la demande d'un agent qualifié lors d'un contrôle technique routier et comportent au minimum :

1° la nature de l'unité de charge ;

- 2° la masse du chargement, la masse des conteneurs ou des caisses mobiles et la masse de chaque unité de charge ;
- 3° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si celle-ci ne se situe pas au milieu ;
- 4° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;
- 5° les restrictions en ce qui concerne l'empilement et l'orientation à respecter durant le transport ;

6° le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195 ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ;

7° toutes les informations complémentaires requises pour un arrimage correct.

§ 5. L'expéditeur, le donneur d'ordre expéditeur, soit toute personne physique ou morale qui commande le transport, prépare et ordonne le chargement des marchandises au transporteur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins :

- 1° une description des marchandises ;
- 2° la masse du chargement total, du conteneur ou de la caisse mobile et de chaque unité de charge ;
- 3° toutes les informations indispensables à un conditionnement correct ;
- 4° la notification au conditionneur ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels.

Art. 10. Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement ou le chargeur l'enveloppent de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

Art. 11. § 1^{er}. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations ou décélérations du véhicule :

- 1° dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;
- 2° dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;
- 3° dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement.

L'arrimage empêche le mouvement du chargement dans chacune des directions. La position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut pas varier et les charges arrimées ne peuvent pas sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Même pour les charges pour lesquelles il n'y a pas de risque de mouvement, des mesures telles que le blocage ou l'arrimage sont prises de façon à éviter qu'elles soient sensiblement déplacées en raison des vibrations verticales qui peuvent réduire la force de frottement entre la charge et la plateforme de chargement. Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions déterminées par le ministre signifie que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

§ 2. Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 1^{er}, la force de pression exercée sur cet élément ne peut pas dépasser la charge nominale maximale de celui-ci, soit la charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales.

Art. 12. § 1^{er}. Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

- 1° fonctionnent correctement ;
- 2° sont adaptés à l'usage qui en est fait ;
- 3° ne peuvent pas présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis qui peuvent affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;
- 4° ne peuvent pas présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;
- 5° sont conformes aux normes de produits européennes ou internationales visées à l'article 17.

§ 2. Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur le véhicule est adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

§ 3. Pour la fixation de la charge, une ou plusieurs méthodes de sécurisation suivantes sont utilisées :

- 1° le blocage ;
- 2° le verrouillage, soit local, soit général ;
- 3° l'arrimage direct ;
- 4° l'arrimage couvrant.

§ 4. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement est lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse pas être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur le véhicule :

- 1° est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;
- 2° est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes ou internationales en vigueur.

Art. 13. La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes et arborent leur référence :

Norme	Objet
EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage
EN 12640	Points d'arrimage
EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
EN 283	Caisses mobiles
EN 12641	Bâches
EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
EUMOS 40509	Emballage de transport

Les marchandises transportées en vrac sont, en fonction de leur nature, recouverts d'une bâche ou d'un filet sauf si le chargement n'est pas de nature à produire de la poussière ou des résidus sur la voie publique.

Art. 14. Les procédures de suivi visées à l'article 20 s'appliquent en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Section 5. — Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers

Art. 15. § 1^{er}. Lors de chaque contrôle technique routier initial, les informations suivantes sont collectées :

- 1° le pays d'immatriculation du véhicule ;
- 2° la catégorie du véhicule ;
- 3° le résultat du contrôle technique routier initial.

§ 2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur du contrôle technique rédige un rapport conformément au modèle repris à l'annexe 4.

Il remet une copie du rapport de contrôle au conducteur.

L'inspecteur du contrôle technique communique à l'agent qualifié les résultats des contrôles techniques routiers approfondis. L'agent qualifié conserve ces informations pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

§ 3. Le certificat du dernier contrôle technique périodique et le rapport visé au paragraphe 2 sont conservés à bord du véhicule

Section 6. — Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière

Art. 16. § 1^{er}. Sans préjudice de l'article 21, le véhicule qui présente une défaillance majeure ou critique détectée lors du contrôle est interdit de circuler sur la voie publique tant que la défaillance n'est pas corrigée.

§ 2. Si le véhicule visé au paragraphe 1^{er} est immatriculé en Belgique, l'agent qualifié peut décider qu'il soit soumis à un contrôle technique complet dans un délai donné.

Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne, l'agent qualifié peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire des points de contact, à prendre des mesures de suivi appropriées telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique du véhicule.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne, l'agent qualifié en informe, si possible, l'autorité compétente de ce pays.

Art. 17. § 1^{er}. Lorsqu'une défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule est restreinte ou interdite par le retrait des documents de bord, des clés de contact ou par la pose de sabots ou de chaînes, tant que cette défaillance n'est pas corrigée.

L'agent qualifié peut autoriser la conduite du véhicule jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition :

- 1° qu'il soit remédié aux défaillances techniques concernées pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation ;
- 2° qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

L'agent qualifié peut décider d'accompagner le véhicule jusqu'à l'atelier de réparation.

§ 2. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, l'agent qualifié décide des conditions et du délai raisonnable pour la correction de la défaillance.

§ 3. Si le véhicule ne peut pas être suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation, il peut être transporté à un endroit disponible où il peut être réparé.

CHAPITRE 4. — Coopération entre États membres et avec la Commission européenne

Art. 18. § 1^{er}. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle.

Cette notification contient les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe 4.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées en dehors du Royaume sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, le véhicule peut être soumis à un contrôle technique en Belgique.

Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, dans le cas visé à l'alinéa 1^{er}, les règles relatives aux contrôles visés à l'article 23^{sexies}, § 1^{er}, du règlement technique sont applicables.

En cas de non-présentation du véhicule dans le délai fixé, celui-ci n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable.

Les agents qualifiés ou les agents de la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures évaluent chaque requête transmise par une instance étrangère et la transmet, si nécessaire, à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

Le point de contact informe le point de contact de l'État membre de l'Union européenne qui a constaté les défauts des mesures prises.

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994, les agents visés à l'alinéa 4 convoquent le titulaire du véhicule pour un contrôle complet du véhicule dans les quinze jours, à compter de la réception de la convocation.

L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules du Service public Mobilité et Infrastructures ainsi qu'aux agents qualifiés.

Art. 19. Les agents qualifiés prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par an, des activités de contrôle technique concertées.

Art. 20. Tous les deux ans, avant le 31 mars, les agents qualifiés communiquent par voie électronique au point de contact, les données recueillies relatives aux véhicules contrôlés sur les deux années précédentes en vue de leur transmission à la Commission.

Les données reprennent les renseignements suivants :

- 1° le nombre de véhicules contrôlés ;
- 2° la catégorie des véhicules contrôlés ;
- 3° le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé ;
- 4° pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défectueux, conformément à l'annexe 4, point 10.

CHAPITRE 5. — Amendes administratives

Art. 21. L'amende administrative s'élève à :

1° 75 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme mineure à l'annexe 1^{re} ou le cas échéant, à l'annexe 2 ;

b) lorsque le conducteur ne peut pas produire un certificat de contrôle technique valable, mais son existence a été prouvée immédiatement ;

c) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis moins de quinze jours ;

2° 350 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme majeure à l'annexe 1^{re} ou à l'annexe 2 ;

b) sans préjudice de 1°, c, lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis deux mois ou moins de deux mois ;

3° 1.000 euros :

a) pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme critique à l'annexe 1^{re} ou à l'annexe 2 ;

b) lorsque le certificat de contrôle technique n'est plus valide depuis plus de deux mois ;

c) lorsque le système d'arrimage du chargement existant est manifestement non conforme aux exigences visées à l'article 15 ;

4° 3.000 euros lorsque l'arrimage est inexistant ;

5° 5.000 euros :

a) lorsque le certificat de contrôle technique présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites ;

b) si le véhicule immatriculé ou mis en circulation n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse alors qu'il n'en est pas dispensé, manifestement inopérant, non conforme aux exigences ou si la vitesse du véhicule n'est pas limitée à la valeur prescrite ;

c) lorsque l'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est trafiqué ;

6° 6.500 euros lorsque le conducteur refuse le contrôle du véhicule.

Art. 22. Les infractions aux règles d'arrimage sont imputées aux intervenants au regard de leurs obligations visées aux articles 12 à 17.

Art. 23. Les articles 3 à 8, § 1^{er}, 9 à 13, 16 à 17, 27 à 29 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents s'appliquent au présent arrêté.

CHAPITRE 6. — Dispositions abrogatoires et finales

Art. 24. L'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule utilitaire de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est abrogé.

Art. 25. L'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé.

Art. 26. Dans l'article 30 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, à l'exception du statut administratif et pécuniaire des agents, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière entre en vigueur le 30 avril 2023 à l'exception des articles, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o à 8^o, 10^o à 14^o et 16^o, et 52 qui entrent en vigueur le 1^{er} mars 2024 ».

Art. 27. Le présent arrêté entre en vigueur le 30 avril 2023.

Art. 28. Le Ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.
Namur, le 13 avril 2023.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

Le Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures,
P. HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative,
en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,
V. DE BUE

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C - 2023/44845]

13. APRIL 2023 — Erlass der Wallonischen Regierung über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen — Erratum

In dem oben genannten Erlass, der im *Belgischen Staatsblatt* vom 1. August 2023 auf Seite 64757 veröffentlicht wurde, wird die Nummerierung der Artikel in der deutschen, französischen und niederländischen Fassung ab Artikel 5 durch die folgende Nummerierung ersetzt:

„ *Abschnitt 2* - Auswahl der Fahrzeuge und Durchführung der Kontrolle

Artikel 1 - Die befugten Bediensteten und die mit der technischen Überwachung betrauten Prüfer wählen das Fahrzeug aus und führen die Kontrolle durch unabhängig:

- 1° von der Staatsangehörigkeit des Fahrzeugführers;
- 2° des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde.

Art. 2 - Die technischen Unterwegskontrollen werden unter Berücksichtigung der Notwendigkeit durchgeführt, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

Art. 3 - Die im Rahmen der Kontrolle eingesetzten Vorrichtungen und Prüfgeräte erfüllen die Bauvorschriften und Bedingungen, die vom Minister oder von seinem Vertreter festgelegt werden.

Sie werden mindestens einmal im Jahr von einer vom Minister oder seinem Vertreter bezeichneten Prüfstelle überprüft.

Abschnitt 3 - Anfängliche und gründlichere technische Unterwegskontrolle

Art. 4 - Die ausgewählten Fahrzeuge werden einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle gemäß Artikel 9 unterzogen.

Je nach dem Ergebnis der anfänglichen Kontrolle und der Art des festgestellten Mangels entscheidet der befugte Bedienstete, ob das Nutzfahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle gemäß Artikel 10 unterzogen werden muss.

Art. 5 - § 1. Die anfängliche technische Unterwegskontrolle umfasst:

- 1° die Überprüfung, ob für das Fahrzeug eine gültige Prüfbescheinigung oder ein gleichwertiges Dokument und gegebenenfalls ein Bericht über eine technische Unterwegskontrolle vorliegt, der an Bord mitgeführt wird;
- 2° die Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs;
- 3° die Überprüfung, ob das Fahrzeug mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet ist, außer wenn es zu einer in Artikel 3 definierten Fahrzeugklasse gehört, die keinen Geschwindigkeitsbegrenzer vorschreibt;
- 4° die Bewertung der Konformität und Wirksamkeit des Geschwindigkeitsbegrenzers, außer wenn er zu einer Fahrzeugklasse gehört, die keinen Geschwindigkeitsbegrenzer vorschreibt, oder die Überprüfung, ob die Geschwindigkeit des Nutzfahrzeugs auf den vorgeschriebenen Wert begrenzt ist;
- 5° die Überprüfung der Konformität des vom Hersteller eingebauten Abgasnachbehandlungssystems.

Was Ziffer 1 betrifft, wird geprüft, ob Mängel, die im vorangegangenen Bericht über die technische Unterwegskontrolle festgestellt wurden, behoben worden sind oder nicht.

Die anfängliche technische Unterwegskontrolle kann umfassen:

- 1° die Überprüfung, ob die Ladung des Nutzfahrzeugs gesichert ist;
- 2° Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Nutzfahrzeugs gemäß Artikel 12;
- 3° technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode.

Was Ziffer 3 betrifft, können derartige technische Prüfungen durchgeführt werden, um eine Entscheidung, das Nutzfahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass die Mängel im Einklang mit Artikel 20.

Art. 6 - § 1. Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang 1 und gegebenenfalls in Anhang 5 des Übereinkommens über den Straßenverkehr aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen sind:

- 1° die Sicherheit der Bremsanlage;
- 2° die Sicherheit der Reifen;
- 3° die Sicherheit der Räder;
- 4° die Sicherheit des Fahrgestells;
- 5° die Umweltbelastung gemäß Anhang 1, 3, 8.

Die Kontrolle nach Absatz 1 wird nach den in Anhang 1 aufgeführten empfohlenen Methoden für die Kontrolle dieser Positionen durchgeführt.

Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der in Anhang 1 aufgeführten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, so wird von einer erneuten Überprüfung abgesehen, es sei denn:

- 1° eine solche Überprüfung ist aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt;
- 2° der allgemeine Zustand des Fahrzeugs lässt vermuten, dass das Fahrzeug den geltenden Vorschriften nicht entspricht.

§ 2. Die gründlichere technische Unterwegskontrolle wird wie folgt durchgeführt:

- 1° unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit;
- 2° in einer vom Minister bezeichneten speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder
- 3° in einer gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Prüfstelle.

In den in Ziffern 2 und 3 genannten Fällen wird die gründlichere Kontrolle so schnell wie möglich in einer der nächstgelegenen verfügbaren Einrichtungen oder Zentren durchgeführt.

Wird die gründlichere Unterwegskontrolle in einer Kontrollstation einer in Ziffer 3 genannten Prüfstelle durchgeführt, so ist der anwendbare Gebührentarif der gemäß der technischen Regelung festgelegte Tarif.

Wird die Zahlung der Gebühr verweigert, kann das kontrollierte Fahrzeug nach dem in Artikel 34 § 3 des Dekrets vom 4. April 2019 beschriebenen Verfahren bis zur Zahlung der Gebühr festgesetzt und beschlagnahmt werden.

§ 3. Mobile Kontrolleinheiten und spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen gemäß Paragraph 2 Ziffern 1 und 2 müssen über die geeignete Ausstattung für die Durchführung einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle verfügen; dies schließt die Ausrüstung ein, die zur Beurteilung des Zustands der Bremsen und der Bremswirkung, der Lenkung und der Aufhängung des Nutzfahrzeugs bzw. der vom Nutzfahrzeug ausgehenden Umweltbelastung erforderlich ist.

Verfügen diese Einheiten oder Einrichtungen nicht über die Ausrüstung, die zur Prüfung einer für die anfängliche Unterwegskontrolle vorgesehenen Position erforderlich ist, so wird das Fahrzeug zu einer technischen Prüfstelle oder -einrichtung verbracht, in der eine gründliche Prüfung dieser Position durchgeführt werden kann.

Art. 7 - Anhang 1 enthält für jede zu prüfende Position ein Verzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere.

Die festgestellten Mängel werden in eine der folgenden Gruppen eingestuft:

- 1° geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;
- 2° erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;
- 3° gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.

Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die unter mehrere Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegenderen Mangel entspricht.

Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche gemäß Anhang 1 Ziffer 1 wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das Zusammenwirken dieser Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

Abschnitt 4 - Kontrolle der Ladungssicherung

Art. 8 - § 1. Bei den in Artikel 3 Ziffern 2 bis 6 genannten Fahrzeugen, die für die Güterbeförderung verwendet werden, kann die Ladungssicherung gemäß Anlage 2 und Artikel 30 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vorgenommen werden.

Der befugte Bedienstete stellt sicher, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht.

§ 2. Unbeschadet der Anforderungen für die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die vom Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) erfasst werden, finden für die Ladungssicherung und deren Kontrolle die gemäß den in Artikel 13 festgelegten Bedingungen und die Regeln der Artikel 14 bis 17 Anwendung.

Art. 9 - § 1. Der Fahrzeugführer:

- 1° führt eine Sichtkontrolle durch, um sich zu vergewissern, dass die hinteren Ladetüren, die einklappbare Ladeklappe, die Türen, die Planen, das Ersatzrad und die anderen Ausrüstungen, die mit der Benutzung des Fahrzeugs zusammenhängen, befestigt sind;
- 2° vergewissert sich, dass die Ladung keine Behinderung für ein sicheres Führen des Fahrzeugs darstellt;
- 3° vergewissert sich, dass der Schwerpunkt der Ladung auf dem Fahrzeug möglichst zentriert liegt;

4° benutzt sein Fahrzeug nicht, wenn das System zur Sicherung der im oder auf dem Fahrzeug beförderten Ladung nicht den Bedingungen des Artikels 15 entspricht.

§ 2. Der Kraftverkehrsunternehmer :

- 1° stellt ein Fahrzeug zur Verfügung, das für die ihm anvertraute Last geeignet ist;
- 2° stellt am Ladeplatz ein sauberes Fahrzeug zur Verfügung, das frei von strukturellen Schäden ist;
- 3° befestigt den Container am Fahrgestell;
- 4° sichert die Ladung gemäß dem vorliegenden Artikel.

Der Kraftverkehrsunternehmer stellt alle in Paragraf 4 Ziffer 4 genannten Informationen des Verladers befugten Bediensteten und Personen im Rahmen einer Prüfung oder einer technischen Unterwegskontrolle zur Verfügung.

§ 3. Der Verpacker :

1° beschreibt die Waren und ihre Verpackung oder Ladeinheit;

2° beschreibt, wenn die Gefahr besteht, dass die Waren durch Zurrgurte beschädigt werden, eine alternative Methode, um die Waren zu sichern;

3° verpackt nach den geltenden Normen;

Zu Ziffer 2: Wenn diese alternative Methode spezifische Anforderungen an das verwendete Fahrzeug stellt, werden diese erwähnt.

§ 4. Der Verlader:

- 1° verteilt die Last auf der Ladefläche;
- 2° ermöglicht eine ordnungsgemäße Ladungssicherung;
- 3° kontrolliert die ordnungsgemäße Ladungssicherung vor der Abfahrt des Fahrzeugs;
- 4° übermittelt dem Transporteur, auf den er zurückgreift, vorab schriftlich alle Informationen, die der Kraftverkehrsunternehmer für notwendig erachtet, um die Güter zu sichern.

Die in Ziffer 4 genannten Informationen werden auf Anfrage eines befugten Bediensteten bei einer technischen Unterwegskontrolle mitgeteilt und umfassen mindestens:

- 1° die Art der Ladungseinheit;
- 2° die Masse der Ladung, die Masse der Container oder Wechselaufbauten und die Masse jeder Ladeinheit;
- 3° die Position des Schwerpunkts jeder Ladeinheit wenn sie sich nicht in der Mitte befindet;
- 4° die Außenabmessungen jeder Ladeinheit;
- 5° die Einschränkungen hinsichtlich der Stapelung und der Ausrichtung, die während des Transports eingehalten werden müssen;
- 6° der Reibungskoeffizient der Güter in Bezug auf ihre Ladefläche, insoweit dieser nicht bereits in Anhang B der europäischen Norm 12195 oder im Anhang zu den Normen IMO/UNECE/ILO (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) festgelegt ist;
- 7° alle ergänzenden Informationen für eine korrekte Ladungssicherung.

§ 5. Der Versender, der Auftraggeber, also jede natürliche oder juristische Person, die den Transport in Auftrag gibt, die Verladung der Güter an den Kraftverkehrsunternehmer vorbereitet und anordnet, der Spediteur oder der Abfertigungsspediteur stellt alle erforderlichen Dokumente zur Verfügung, mindestens aber:

- 1° eine Beschreibung der Waren;
- 2° die Masse der gesamten Ladung, des Containers oder des Wechselaufbaus und die Masse jeder Ladeinheit;
- 3° alle Informationen, die für eine korrekte Verpackung unerlässlich sind;
- 4° die Benachrichtigung des Verpackers oder Kraftverkehrsunternehmers über besondere Transportparameter für Einzelverpackungen.

Art. 10 - Wenn die Primärverpackung eines Guts nicht solide genug ist, um eine sichere Güterbeförderung zu gewährleisten, umhüllen der Verpacker oder der Verlader die Güter mit einer zusätzlichen Transportverpackung, die solide genug ist, um eine gute Ladungssicherung zu ermöglichen.

Art. 11 - § 1. Die Ladungssicherung hält folgenden, beim Beschleunigen bzw. Abbremsen des Fahrzeugs auftretenden Kräften stand:

- 1° in Fahrtrichtung dem 0,8-Fachen des Gewichts der Ladung;
- 2° in seitlicher Richtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung;
- 3° entgegen der Fahrtrichtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung.

Die Sicherung verhindert die Bewegung der Ladung in jede Richtung. Teile der Ladung dürfen ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nicht ändern, und die Ladung darf sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen noch außerhalb der Ladefläche gelangen.

Selbst bei Lasten, bei denen nicht die Gefahr besteht, dass sie ihre Lage ändern, werden Maßnahmen wie die Arretierung oder Sicherung ergriffen, um zu verhindern, dass sie aufgrund von vertikalen Vibrationen, die die Reibungskraft zwischen der Last und der Ladeplattform verringern können, wesentlich bewegt werden. Eine Ladung, die gemäß den vom Minister festgelegten Anforderungen umschlossen, befestigt oder verstaut ist, bedeutet, dass das System zur Ladungssicherung die Anforderungen des vorliegenden Paragrafen erfüllt.

§ 2. Wenn ein Bestandteil des Ladungssicherungssystems einer wie in Paragraf 1 beschriebenen Kraft ausgesetzt ist, darf die darauf ausgeübte Druckkraft die maximale Nennlast dieses Teils nicht überschreiten, .d.h. die maximale Last, die unter normalen Betriebsbedingungen auf einen Bestandteil eines Ladungssicherungssystems ausgeübt werden kann.

Art. 12 - § 1. Die Bestandteile eines Ladungssicherungssystems:

- 1° müssen einwandfrei funktionieren,
- 2° müssen für den Gebrauch, der davon gemacht wird, geeignet sein,

3° dürfen keine Knoten und keine beschädigten oder abgenutzten Elemente aufweisen, die sich auf ihre Funktionstüchtigkeit, was die Ladungssicherung betrifft, auswirken könnten,

4° dürfen keine Risse, Schnitte oder Ausfransungen aufweisen,

5° müssen den in Artikel 17 angeführten europäischen und/oder internationalen Produktnormen entsprechen.

§ 2. Das Ladungssicherungssystem, das benutzt wird, um eine Ladung in oder auf einem Fahrzeug zu umschließen, zu befestigen oder zu stauen, muss den Abmessungen, der Form, der Konsistenz und den Merkmalen der Ladung angepasst sein.

Das Ladungssicherungssystem kann aus einer einfachen oder kombinierten Anbringung von Ladungssicherungssystemen bestehen.

§ 3. Zur Befestigung der Ladung werden eine oder mehrere der folgenden Sicherungsmethoden verwendet:

1° Blockieren,

2° Verriegeln, lokal oder gesamt,

3° Direktzurren;

4° Niederzurren.

§ 4. Die Stauvorrichtung oder die integrierte Verriegelungsvorrichtung, die benutzt wird, um die Ladung zu befestigen, muss selber so gesichert werden, dass sie sich nicht entriegeln oder lösen kann.

Die Stauvorrichtung oder die integrierte Verriegelungsvorrichtung, die benutzt wird, um die Ladung in oder auf einem Fahrzeug zu befestigen, muss:

1° für die Zwecke, für die sie gebraucht wird, ausgelegt und angefertigt worden sein und

2° gemäß den Spezifikationen des Herstellers und der geltenden europäischen und/oder internationalen Normen benutzt und unterhalten werden.

Art. 13 - Die Sicherung und die Mittel zur Sicherung entsprechen jeweils der neuesten Fassung der folgenden Normen und tragen deren Referenz:

Norm	Gegenstand
EN 12195-1	Berechnungen von Zurrkräften
EN 12640	Zurpunkte
EN 12642	Stabilität von Fahrzeugaufbauten
EN 12195-2	Zurrgurte aus Chemiefasern
EN 12195-3	Zurketten
EN 12195-4	Zurrdrahtseile
ISO 1161, ISO 1496	ISO-Container
EN 283	Wechselbehälter
EN 12641	Planen
EUMOS 40511	Pfosten — Rungen
EUMOS 40509	Transportverpackung

Güter, die in loser Schüttung befördert werden, sind je nach ihrer Art mit einer Plane oder einem Netz abzudecken, es sei denn, die Ladung ist so beschaffen, dass sie keinen Staub oder Rückstände auf der öffentlichen Straße erzeugen kann.

Art. 14 - Die in Artikel 20 genannten Folgemaßnahmen finden auch für erhebliche oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung Anwendung.

Abschnitt 5 Bericht über die Kontrolle und Datenbank über technische Unterwegskontrollen

Art. 15 - § 1. Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle werden folgende Informationen gesammelt:

1° Land der Zulassung des Fahrzeugs,

2° Fahrzeugklasse,

3° Ergebnis der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle.

§ 2. Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der mit der technischen Überwachung betraute Prüfer einen Bericht nach dem Muster in Anhang 4.

Er übergibt dem Führer des Fahrzeugs eine Kopie des Kontrollberichts.

Der mit der technischen Überwachung betraute Prüfer teilt dem befugten Bediensteten die Ergebnisse der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen mit. Der befugte Bedienstete bewahrt diese Informationen für einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten ab dem Datum ihres Erhalts auf.

§ 3. Die Prüfbescheinigung der letzten regelmäßigen technischen Kontrolle und der in Paragraph 2 erwähnte Bericht sind im Fahrzeug aufzubewahren.

Abschnitt 6 - Maßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln oder im Falle einer direkten und unmittelbaren Gefahr für die Verkehrssicherheit

Art. 16 - § 1. Unbeschadet des Artikels 21 wird einem Fahrzeug, das einen bei der Kontrolle festgestellten erheblichen oder gefährlichen Mangel aufweist, die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr bis zur Behebung des Mangels untersagt.

§ 2. Wenn das in Paragraph 1 angeführte Fahrzeug in Belgien zugelassen ist, kann der befugte Bedienstete beschließen, dass es innerhalb einer bestimmten Frist einer vollständigen technischen Prüfung zu unterziehen ist.

Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen, so kann der befugte Bedienstete über die Kontaktstelle, die zuständige Behörde dieses anderen Mitgliedstaats darum bitten, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, wie z.B. eine neue Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs durchzuführen.

Werden erhebliche oder gefährliche Mängel an einem außerhalb der Union zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so unterrichtet der befugte Bedienstete wenn möglich die zuständige Behörde dieses Landes.

Art. 17 - § 1. Im Fall von Mängeln, die zügig oder unverzüglich beseitigt werden müssen, weil sie eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, wird die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs eingeschränkt oder ggf. durch den Entzug der Fahrzeugdokumente untersagt, bis diese Mängel behoben worden sind.

Der befugte Bedienstete kann die Nutzung des Fahrzeugs gestatten, um es in die Lage zu versetzen, eine der nächsten Werkstätten zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt:

1° die betreffenden gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug eine dieser Werkstätten erreichen kann und

2° es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt.

Der befugte Bedienstete kann beschließen, das Fahrzeug bis zur Werkstatt zu begleiten.

§ 2. Im Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, legt der befugte Bedienstete die Bedingungen und eine vernünftige Frist für Beseitigung der Mängel fest.

§ 3. Kann das Fahrzeug nicht so weit instandgesetzt werden, dass es eine Werkstatt erreichen kann, so kann es an einen Ort gebracht werden, an dem es repariert werden kann.

KAPITEL 4 - Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und mit der Europäischen Kommission

Art. 18 - § 1. Werden an einem nicht in Belgien zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel oder solche Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so unterrichtet die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse dieser Kontrolle.

Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang 4 gemacht werden.

§ 2. Werden außerhalb des Königreichs an einem in Belgien zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel festgestellt, und ersucht die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug kontrolliert worden ist, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, kann das Fahrzeug einer technischen Prüfung in Belgien unterzogen werden.

Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen gelten für diese Fälle gemäß Absatz 1 die gleichen Regeln wie diejenigen für die Prüfungen im Sinne von Artikel 23sexies § 1 der technischen Regelung.

Wird das betreffende Fahrzeug binnen der festgelegten Frist nicht zur Prüfung vorgeführt, hat dies zur Folge, dass es nicht mehr durch eine gültige Prüfbescheinigung gedeckt wird.

Die befugten Bediensteten oder die Bediensteten der in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständigen Direktion des Öffentlichen Dienstes der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen bewertet jeden bei ihr von einer ausländischen Instanz eingereichten Antrag und übermittelt diesen Antrag falls notwendig einer gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Einrichtung.

Die Kontaktstelle informiert die Kontaktstelle des Mitgliedstaats der Europäischen Union, in dem die Mängel festgestellt worden sind, über die ergriffenen Maßnahmen.

Wenn ein Antrag einer gemäß dem vorgenannten Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Einrichtung übermittelt wird, wird der Inhaber des Fahrzeugs von den in Absatz 4 aufgeführten Bediensteten einberufen, um binnen fünfzehn Tagen nach Zustellung dieser Einberufung eine vollständige Prüfung des Fahrzeugs vornehmen zu lassen.

Die zugelassene Einrichtung übermittelt der in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständigen Direktion des Öffentlichen Dienstes der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen sowie den befugten Bediensteten das Ergebnis dieser Prüfung.

Art. 19 - Die befugten Bediensteten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um im Einvernehmen mit anderen Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich untereinander abgestimmte technische Unterwegskontrollen durchzuführen.

Art. 20 - Alle zwei Jahre vor dem 31. März übermitteln die befugten Bediensteten der Kontaktstelle auf elektronischem Wege die über die im Laufe der zwei vorherigen Jahre geprüften Fahrzeuge gesammelten Daten, zum Zwecke der weiteren Übermittlung an die Kommission.

Diese Daten enthalten folgende Angaben:

1° die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge,

2° die Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge,

3° das Land der Zulassung für jedes kontrollierte Fahrzeug,

4° im Fall gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis "nicht vorschriftsmäßig" gemäß Anhang 4 Ziffer 10.

KAPITEL 5 - *Administrative Geldbußen*

Art. 21 - Die administrative Geldbuße beträgt:

1° 75 Euro:

a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder gegebenenfalls in Anhang 2 als geringfügig eingestuft ist,

b) wenn der Fahrer keine gültige Prüfbescheinigung vorlegen kann, aber das Vorhandensein einer Prüfbescheinigung unverzüglich nachgewiesen wurde,

c) wenn die Prüfbescheinigung seit weniger als 15 Tagen ungültig ist.

2° 350 Euro:

a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder in Anhang 2 als erheblich eingestuft ist,

b) unbeschadet von Ziffer 1 Buchstabe c) wenn die Prüfbescheinigung seit zwei Monaten oder weniger als zwei Monaten ungültig ist.

3° 1.000 Euro:

a) für einen Mangel, der bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wurde und in Anhang 1 oder in Anhang 2 als gefährlich eingestuft ist,

b) wenn die Prüfbescheinigung seit mehr als zwei Monaten ungültig ist,

c) wenn das vorhandene System zur Sicherung der Ladung offensichtlich nicht den in Artikel 15 genannten Anforderungen entspricht.

4° 3.000 Euro wenn keine Ladungssicherung vorhanden ist.

5° 5.000 Euro:

a) wenn die vorgelegte Prüfbescheinigung falsch, verfälscht oder vernichtet worden ist oder darauf vermerkte Angaben verfälscht oder vernichtet worden sind,

b) wenn das in Betrieb genommene oder zugelassene Fahrzeug nicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet ist, obwohl es nicht davon befreit ist; wenn der Geschwindigkeitsbegrenzer offensichtlich nicht funktioniert, er nicht den Vorschriften entspricht, oder die Geschwindigkeit des Fahrzeugs nicht auf die vorgeschriebene Grenze beschränkt ist,

c) wenn das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem manipuliert wurde;

6° 6.500 Euro wenn der Fahrer die Prüfung des Fahrzeugs verweigert.

Art. 22 - Verstöße gegen die Regeln für die Ladungssicherung werden den Beteiligten im Hinblick auf ihre Verpflichtungen nach den Artikeln 12 bis 17 angelastet.

Art. 23 - Die Artikel 3 bis 8 § 1, 9 bis 13, 16 bis 17, 27 bis 29 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 15. Dezember 2022 zur Ausführung des Dekrets vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf das Verwaltungs- und Besoldungsstatut der Bediensteten sind auf den vorliegenden Erlass anwendbar.

KAPITEL 6 - *Aufhebende und abschließende Bestimmungen*

Art. 24 - Der Königliche Erlass vom 1. September 2006 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Verstöße in Sachen technische Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, wird aufgehoben.

Art. 25 - Der Erlass der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen wird aufgehoben.

Art. 26 - In Artikel 30 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 15. Dezember 2022 zur Ausführung des Dekrets vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, mit Ausnahme der Bestimmungen in Bezug auf das Verwaltungs- und Besoldungsstatut der Bediensteten, wird der Wortlaut von Absatz 2 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Das Dekret vom 4. April 2019 über die administrativen Geldbußen im Bereich der Verkehrssicherheit, tritt am 30. April 2023 in Kraft, mit Ausnahme der Artikel 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44 § 1 Absatz 1 Ziffern 1 bis 8, 10 bis 14 und 16, sowie Artikel 52, die am 1. März 2024 in Kraft treten“.

Art. 27 - Der vorliegende Erlass tritt am 30. April 2023 in Kraft.

Art. 28 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 13. April 2023

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Der Minister für Klima, Energie, Mobilität und Infrastrukturen

P. HENRY

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE “

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2023/44845]

13 APRIL 2023. — Besluit van de Waalse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn - Erratum

In voornoemd besluit, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 1 augustus 2023, op bladzijde 64757, wordt de nummering van de artikelen in de Franse, Duitse en Nederlandse versie vervangen door de volgende nummering, vanaf artikel 5 :

“ Afdeling 2. - Selectie van de voertuigen en uitvoering van de controle

Artikel 1. De bevoegde personeelsleden en de inspecteurs van de technische controle selecteren het voertuig en voeren de controle uit onafhankelijk van:

- 1° de nationaliteit van de bestuurder ;
- 2° het land waar het voertuig is ingeschreven of in gebruik is genomen.

Art. 2. De technische controles langs de weg worden zo uitgevoerd dat de kosten en het oponthoud van de bestuurders en de ondernemingen zo beperkt mogelijk blijven.

Art. 3. De tijdens de controle gebruikte apparatuur en controletoeestellen voldoen aan de door de Minister of zijn gedelegeerde vastgestelde constructie-eisen en voorwaarden.

Zij worden ten minste eenmaal per jaar gecontroleerd door een door de Minister of zijn gedelegeerde aangewezen keuringsinstelling.

Afdeling 3. — Initiële en nadere technische controle langs de weg

Art. 4. De geselecteerde voertuigen worden onderworpen aan een initiële technische controle langs de weg zoals bedoeld in artikel 9.

Op basis van het resultaat van de initiële controle en de aard van de geconstateerde gebreken besluit het bevoegde personeelslid of het bedrijfsvoertuig of de aanhangwagen daarvan aan een nadere technische controle langs de weg overeenkomstig artikel 10 moet worden onderworpen.

Art. 5. § 1. De initiële technische controle heeft betrekking op:

- 1° de verificatie dat het voertuig gedekt is door een geldig technisch certificaat of gelijkwaardig document en, in voorkomend geval, door een verslag van de technische controle langs de weg, die in het voertuig worden bewaard;
- 2° een visuele controle uit van de technische toestand van het voertuig.
- 3° controle of het voertuig is uitgerust met een snelheidsbegrenzer, tenzij het behoort tot een in artikel 3 gedefinieerde voertuigcategorie die geen snelheidsbegrenzer vereist ;
- 4° een beoordeling van de conformiteit en de doeltreffendheid van de snelheidsbegrenzer, tenzij het voertuig tot een voertuigcategorie behoort die geen snelheidsbegrenzer vereist, of controle of de snelheid van het bedrijfsvoertuig tot de voorgeschreven waarde is beperkt
- 5° de controle van de conformiteit van de uitrusting voor de beperking van de emissies, gemonteerd door de constructeur.

Wat 1° betreft, wordt nagegaan of enig gebrek dat in het voorgaande verslag van technische controle langs de weg genoteerd werd, verholpen is.

§ 2. De initiële technische controle langs de weg kan bestaan uit:

- 1° de controle of de lading van het bedrijfsvoertuig is vastgezet;
- 2° de visuele controle van de wijze waarop de lading van het bedrijfsvoertuig is vastgezet, overeenkomstig artikel 12;
- 3° de uitvoering van technische controles met iedere daarvoor geschikt geachte methode.

Betreffende 3° kunnen deze technische controles worden verricht als onderbouwing van een besluit om op het voertuig een nadere technische controle langs de weg uit te voeren, of om te verlangen dat de gebreken onverwijld worden hersteld overeenkomstig artikel 20.

Art. 6. § 1. Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op punten van de lijst van bijlage 1 en, in voorkomend geval, de punten van bijlage 5 bij het Verdrag inzake het wegverkeer die noodzakelijk en relevant worden geacht, waarbij net name rekening wordt gehouden met :

- 1° veiligheid van remmen;
- 2° veiligheid van banden;
- 3° veiligheid van wielen;
- 4° veiligheid van chassis0}
- 5° overlastfactoren zoals bedoeld in bijlage 1, 3, 8.

De in het eerste lid bedoelde controle wordt uitgevoerd volgens de aanbevolen methoden voor het controleren van deze punten die vermeld zijn in bijlage 1.

Wanneer blijkt het technisch certificaat of het verslag van een technische controle langs de weg in de loop van de afgelopen drie maanden reeds een controle is verricht van een van de in bijlage 1 vermelde punten, wordt dit punt niet gecontroleerd, tenzij:

- 1° een kennelijk gebrek wordt vastgesteld;
- 2° de algemene staat van het voertuig laat vermoeden dat het voertuig niet voldoet aan de toepasselijke voorschriften.

§ 2. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht:

- 1° met behulp van een mobiele controle-eenheid;

2° in een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg aangewezen door de Minister;

3° in een keuringscentrum erkend krachtens het koninklijk besluit van 23 december 1994.

In de gevallen bedoeld in 2° en 3° wordt de nadere technische controle langs de weg zo spoedig mogelijk in een van de dichtstbijzijnde bruikbare centra of faciliteiten verricht.

Wanneer de nadere technische controle langs de weg wordt uitgevoerd in het controlestation van een orgaan bedoeld in 3°, is de toepasselijke vergoeding de vergoeding die wordt vastgesteld overeenkomstig het technisch reglement.

In geval van weigering om de vergoeding te betalen, kan het gecontroleerde voertuig worden aangehouden en in beslag genomen tot de betaling ervan overeenkomstig de procedure beschreven in artikel 34, § 3, van het decreet van 4 april 2019.

§ 3. Mobiele controle-eenheden en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg die bedoeld zijn in paragraaf 2, 1° en 2°, omvatten passende apparatuur voor een nadere technische controle langs de weg, waaronder de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen en de bedrijfszekerheid van de remsystemen, de stuurinrichting, de ophanging en de overlast van het bedrijfsvoertuig te beoordelen zoals vereist.

Wanneer mobiele controle-eenheden of aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg niet de apparatuur omvatten die nodig is voor het controleren op een punt dat tijdens de initiële controle is aangegeven, wordt het voertuig naar een keuringscentrum of -faciliteit geleid waar dat punt uitvoerig kan worden gecontroleerd.

Art. 7. Voor elk te controleren punt biedt bijlage 1 een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.

De vastgestelde gebreken worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

1° kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;

2° grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;

3° 3° gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.

Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één van de groepen van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die behoort bij het ernstiger gebrek.

Een voertuig met verscheidene gebreken binnen hetzelfde controlegebied als bedoeld bijlage I, punt 1, kan worden ingedeeld in de daaropvolgende groep van ernstigere gebreken indien het gecombineerde effect van die gebreken geacht wordt in een hoger risico voor de verkeersveiligheid te resulteren.

Afdeling 4. — Controle van de wijze waarop lading is vastgezet

Art. 8. § 1. Voor de in artikel 3, 2° tot en met 6°, bedoelde voertuigen voor goederenvervoer worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage 2 en artikel 30 van het Verdrag inzake het wegverkeer.

De bevoegde ambtenaar gaat na of de lading zodanig is vastgezet dat hij niet belemmert dat de rit veilig verloopt, geen bedreiging is voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu.

§ 2. Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop gebeuren overeenkomstig de bepalingen bedoeld in paragraaf 3 en volgens de regels van de artikelen 14 tot 17.

Art. 9. § 1. De bestuurder moet :

1° een visuele controle verrichten om zich ervan te vergewissen dat achterste laaddeuren, opbergbare laadklep, deuren, zeilen, reservewiel en andere uitrustingen voor het gebruik van het voertuig vastgemaakt zijn;

2° zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt om in alle veiligheid het voertuig te besturen;

3° zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt voor zover mogelijk in het middelpunt op het voertuig ligt.

4° zijn voertuig niet gebruiken indien het systeem voor het vastzetten van de in of op het voertuig vervoerde lading niet voldoet aan de voorwaarden van artikel 15.

§ 2. De vervoerder:

1° zorgt voor een voertuig dat geschikt is voor de hem toevertrouwde lading;

2° stelt een schoon voertuig zonder structurele schade ter beschikking op de plaats van lading;

3° bevestigt de container op het chassis;

4° zet de lading overeenkomstig dit artikel vast.

De vervoerder stelt alle informatie van de belader, bedoeld in § 4, 4°, ter beschikking van de bevoegde personeelsleden en de bevoegde personen in het kader van een controle of een technische controle langs de weg.

§ 3. De verpakker:

1° beschrijft de goederen en hun verpakking of laadeenheid ;

2° beschrijft, indien het risico bestaat dat de goederen door het vastbinden worden beschadigd, een alternatieve methode om ze vast te zetten;

3° verpakt volgens de geldende normen;

Met betrekking tot 2° en indien deze alternatieve methode specifieke eisen stelt aan het gebruikte voertuig, worden deze vermeld.

§ 4. De belader:

1° verdeelt de lading op de laadvloer ;

2° maakt een goede vastzetting mogelijk;

3° controleert de conformiteit van de vastzetting voordat het voertuig vertrekt;

4° moet vooraf en schriftelijk de vervoerder met wie hij werkt alle informatie mededelen die de vervoerder nodig acht om de handelsgoederen vast te zetten.

De in 4° bedoelde informatie wordt meegegeeld op verzoek van een bevoegd personeelslid bij een technische controle langs de weg en omvat ten minste:

- 1° de aard van de laadeenheid ;
- 2° de massa van de lading, de massa van de containers of wissellaadbakken en de massa van elke laadeenheid;
- 3° de ligging van het zwaartepunt van elke laadeenheid als dit niet in het middelpunt gelegen is;
- 4° de buitenafmetingen van elke laadeenheid ;
- 5° de beperkingen in het opstapelen en de richting die tijdens het vervoer toegepast dienen te worden ;
- 6° de wrijvingscoëfficiënt van de handelsgoederen ten opzichte van het ladingsplan voor zover dit niet gekend is in bijlage B van Europese norm 12195 en/of de bijlage van de IMO/UNECE/ILO-normen (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) ;
- 7° elke aanvullende informatie die voor een correcte vastzetting vereist is.

§ 5. De afzender, de opdrachtgever, dat wil zeggen elke natuurlijke of rechtspersoon die opdracht geeft tot het vervoer, voorbereidingen treft en opdracht geeft tot het laden van de goederen aan de vervoerder, de vervoercommissie van de expediteur verstrekt alle vereiste documenten, en ten minste :

- 1° een beschrijving van de goederen;
- 2° de massa van de totale lading, de massa van de containers of wissellaadbakken en de massa van elke laadeenheid;
- 3° alle informatie die nodig is voor een goede verpakking;
- 4° de kennisgeving aan de verpakker of de vervoerder van de bijzondere vervoersparameters voor de afzonderlijke verpakkingen.

Art. 10. Als de primaire verpakking van een goed niet stevig genoeg is voor een veilig goederenvervoer, moet de verantwoordelijke voor die verpakking en/of de belader dan in een aanvullende omwikkeling voorzien zodat de lading door een verpakking die stevig genoeg is op behoorlijke wijze veilig wordt gemaakt.

Art. 11. § 1. De vastgezette lading moet volgende krachten weerstaan, voortvloeiend uit het versnellen of het vertragen van het voertuig:

- 1° 1° in de rijrichting, 0,8 maal het gewicht van de lading ;
- 2° in zijdelingse richting, 0,5 maal het gewicht van de lading ;
- 3° tegen de rijrichting in, 0,5 maal het gewicht van de lading ;

Het vastzetten voorkomt dat de lading in beide richtingen beweegt. De ladingen mogen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig verschuiven en de ladingen mogen niet buiten de laadruimte komen en niet van de laadvloer schuiven.

Zelfs voor ladingen waarbij geen gevaar voor beweging bestaat, moeten maatregelen zoals blokkering of vastzetten worden genomen om aanzienlijke beweging als gevolg van verticale trillingen die de wrijvingskracht tussen de lading en de laadvloer kunnen verminderen, te voorkomen. Een lading die overeenkomstig de door de Minister vastgestelde eisen is omsloten, vastgezet of gestouwd, betekent dat het ladingbeveiligingssysteem voldoet aan de eisen van deze paragraaf.

§ 2. Wanneer een bestanddeel van het ladingszekeringssysteem aan een kracht blootgesteld wordt zoals omschreven in paragraaf 1, mag de drukkracht die dit bestanddeel ondergaat de nominale maximumbelasting ervan niet te boven gaan, namelijk de maximale last die op een element van een ladingszekeringssysteem mag worden toegepast, in normale gebruiksomstandigheden.

Art. 12. § 1. De bestanddelen van het ladingszekeringssysteem :

- 1° functioneren correct;
- 2° moeten aan het gebruik dat ervan gemaakt wordt, aangepast zijn ;
- 3° mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte bestanddelen bevatten die hun werking kan aantasten op vlak van ladingsveiligheid;
- 4° mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen ;
- 5° moeten conform de hiervoor geldende Europese en/of internationale productnormen, bedoeld in artikel 17, zijn.

§ 2. Het ladingszekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.

Het ladingszekeringssysteem kan opgebouwd zijn uit enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingszekeringssystemen.

§ 3. Voor het vastmaken van de lading moet gebruik worden gemaakt van één of meerdere onderstaande zekerheidsmethodes:

- 1° opsluiten ;
- 2° vergrendelen (plaatselijk, overal) ;
- 3° direct vastzetten ;
- 4° neersjorren.

§ 4. Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingssysteem dat gebruikt wordt om een lading vast te maken moet zelf zodanig beveiligd zijn dat het niet ontgrendeld of losgemaakt kan worden.

Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingssysteem dat gebruikt wordt om een lading op of in het voertuig vast te maken moet:

- 1° ontworpen en ontwikkeld zijn voor het doel waarvoor het gebruikt wordt ; en
- 2° gebruikt en onderhouden worden overeenkomstig de specificaties van de constructeur en de geldende Europese en/of internationale normen.

Art. 13. De beveiliging en de beveiligingsnormen stemmen overeen met de meest recente versie van onderstaande normen en dragen hun referentie:

Norm	Onderwerp
EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten
EN 12640	Sjorpunten
EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer van het voertuig
EN 12195-2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
EN 12195-3	Sjorkettingen
EN 12195-4	Sjorstaalkabels
ISO 1161, ISO 1496	ISO-containers
EN 283	Wissellaadbakken
EN 12641	Dekzeilen
EUMOS 40511	Palen - Rongen
EUMOS 40509	Vervoer - verpakking

In bulk vervoerde goederen worden, afhankelijk van hun aard, afgedekt met een dekzeil of een net, tenzij de lading geen stof of resten op de openbare weg kan veroorzaken.

Art. 14. De opvolgingsprocedures bedoeld in artikel 20 worden toegepast bij ernstige of gevaarlijke gebreken bij het vastzetten van de lading.

Afdeling 5. — Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg

Art. 15. § 1. Voor iedere initiële technische controle langs de weg wordt onderstaande informatie ingezameld :

- 1° het land waar het voertuig ingeschreven is ;
- 2° de categorie waartoe het voertuig behoort ;
- 3° het resultaat van de technische controle langs de weg.

§ 2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de technisch inspecteur een verslag op overeenkomstig het model bedoeld in bijlage 4.

De bestuurder wordt een afschrift van het controleverslag bezorgd.

De technische inspecteur deelt het bevoegde personeelslid binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. Het bevoegde personeelslid bewaart deze informatie, met inachtneming van de toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming, gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst.

§ 3. Het certificaat van de meest recente technische controle en het in § 2 bedoelde verslag van de meest recente technische controle langs de weg worden in het voertuig bewaard.

Afdeling 6. — Maatregelen in geval van grote of gevaarlijke gebreken of bij onmiddellijk en rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid

Art. 16. § 1. Onverminderd artikel 21 krijgt een voertuig met een bij de keuring geconstateerd groot of gevaarlijk gebrek een verbod om de openbare weg te gebruiken totdat het gebrek is verholpen.

§ 2. Wanneer het in § 1 bedoelde voertuig in België ingeschreven is, kan het bevoegde personeelslid beslissen dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle wordt onderworpen.

Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan het bevoegde personeelslid de bevoegde instantie van die lidstaat via de contactpunten, verzoeken passende opvolgingsmaatregelen te treffen zoals het uitvoeren van een nieuwe technische controle van dit voertuig.

Wanneer er op een buiten de Unie ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden aangetroffen, stelt de bevoegde controleur, indien mogelijk, de bevoegde autoriteit van dat land daarvan in kennis..

Art. 17. § 1. Wanneer er sprake is van gebreken die vanwege onmiddellijk of rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk dienen te worden hersteld, wordt het gebruik van het voertuig beperkt of door het in bewaring nemen van de boorddocumenten of de contactsleutels of door het plaatsen van wielklemmen of kettingen verboden totdat de gebreken zijn verholpen.

Het gebruik van een dergelijk voertuig kan door het bevoegde personeelslid worden toegestaan om het naar een van de dichtstbijzijnde herstelwerkplaatsen te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde:

- 1° dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze werkplaats kan worden bereikt;
- 2° dat er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat.

Het bevoegde personeelslid kan beslissen om het voertuig naar de herstelwerkplaats te begeleiden.

§ 2. In geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, beslist het bevoegde personeelslid over de voorwaarden en een redelijke termijn voor het verhelpen van de gebreken.

§ 3. Wanneer het voertuig niet zodanig kan worden hersteld dat het de herstelwerkplaats kan bereiken, mag het naar een beschikbare locatie worden gebracht waar het kan worden hersteld.

HOOFDSTUK 4. — Samenwerking tussen de lidstaten en de Europese Commissie

Art. 18. § 1. In het geval waarin grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd aan een voertuig dat niet is ingeschreven in België, of gebreken die resulteren in een verbod om het voertuig te gebruiken, deelt het contactpunt de resultaten van deze controle mee aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving van het voertuig.

Deze kennisgeving bevat de in bijlage 4 beschreven elementen van het verslag van de controle langs de weg.

§ 2. Wanneer buiten het Koninkrijk ernstige of kritieke gebreken aan een in België ingeschreven voertuig worden geconstateerd en het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is gecontroleerd verzoekt om passende opvolgingsmaatregelen te treffen, kan het voertuig aan een technische controle in België onderworpen worden.

Onder voorbehoud van het hierna bepaalde zijn de regels voor de controles bedoeld in artikel 23^{sexies}, § 1, van het technisch reglement in het geval bedoeld in het eerste lid van toepassing.

Als het voertuig niet binnen de vastgestelde termijn aangeboden wordt, is het niet meer gedekt door een geldig technisch certificaat.

De bevoegde personeelsleden of de personeelsleden van de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, van de Waalse Overheidsdienst Mobiliteit en Infrastructuur onderzoeken elk verzoek dat ze krijgen van een buitenlandse instantie en maken dat verzoek indien nodig over aan een instelling, erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Het contactpunt licht het contactpunt van de lidstaat van de Europese Unie die de gebreken heeft vastgesteld, over de getroffen maatregelen in.

Wanneer een verzoek overgemaakt wordt aan een instelling, erkend overeenkomstig voornoemd koninklijk besluit van 23 december 1994, wordt de houder van het voertuig door de in lid 4 bedoelde personeelsleden opgeroepen om het voertuig binnen de vijftien dagen te rekenen van de ontvangst van genoemde zending aan een volledige controle te onderwerpen.

Het resultaat van deze controle wordt door de erkende instelling medegedeeld aan zowel de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, de Waalse Overheidsdienst Mobiliteit en Infrastructuur als aan de bevoegde personeelsleden.

Art. 19. De bevoegde personeelsleden treffen de nodige maatregelen om in overleg met andere lidstaten minstens één keer per jaar gezamenlijke technische controle-activiteiten te organiseren.

Art. 20. Om de twee jaar delen de bevoegde personeelsleden voor 31 maart de ingezamelde gegevens in verband met de voertuigen die in de twee voorafgaande jaren gecontroleerd werden elektronisch mee aan het contactpunt met het oog op overmaking ervan aan de Commissie.

De gegevens bevatten volgende inlichtingen :

1° aantal gecontroleerde voertuigen;

2° categorie gecontroleerde voertuigen ;

3° land van inschrijving van elk gecontroleerd voertuig;

4° voor de nadere controles, de gecontroleerde aspecten en de in gebreke zijnde punten, overeenkomstig bijlage 4, punt 10.

HOOFDSTUK 5. — *Administratieve geldboetes*

Art. 21. De administratieve geldboete bedraagt:

1° 75 euro :

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als klein wordt ingedeeld;

b) wanneer de bestuurder geen geldig technisch certificaat kan voorleggen, maar het bestaan ervan onmiddellijk is bewezen;

c) wanneer het technisch certificaat nog geen vijftien dagen geldig is;

2° 350 euro :

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als groot wordt ingedeeld;

b) onverminderd 1°, c, wanneer het technisch certificaat nog geen twee maanden geldig is;

3° 1.000 euro :

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als belangrijk wordt ingedeeld;

b) wanneer het technisch certificaat niet meer dan twee maanden geldig is;

c) wanneer het bestaande systeem voor het vastzetten van de lading duidelijk niet voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 15;

4° 3000 euro wanneer het vastzetsysteem niet bestaat;

5° 5.000 euro :

a) wanneer het technisch certificaat vals is, vervalst of vernietigd is of wanneer de erop vermelde gegevens vervalst of vernietigd zijn;

b) als het voertuig, ingeschreven of in het verkeer gesteld, niet uitgerust is met een snelheidsbegrenzer terwijl het er niet van is vrijgesteld, duidelijk niet functioneert, niet conform de vereisten is of als de snelheid van het voertuig niet beperkt is tot de opgelegde waarde;

c) wanneer de uitrusting voor de beperking van de emissies, gemonteerd door de constructeur, is geknoeid;

6° 6500 euro wanneer de bestuurder de controle van het voertuig weigert.

Art. 22. Overtredingen van de vastzettingsregels worden de belanghebbenden aangerekend in verband met hun verplichtingen krachtens de artikelen 12 tot en met 17.

Art. 23. De artikelen 3 tot 8, § 1, 9 tot 13, 16 tot 17, 17 tot 29 van het besluit van de Waalse Regering van 15 december 2022 houdende uitvoering van het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid, met uitzondering van het administratief en geldelijk statuut van de ambtenaren, zijn van toepassing op dit besluit.

HOOFDSTUK 6. — *Opheffings- en slotbepalingen*

Art. 24. Het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen wordt opgeheven.

Art. 25. Het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn wordt opgeheven.

Art. 26. In artikel 30 van het besluit van de Waalse Regering van 15 december 2022 houdende uitvoering van het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid, met uitzondering van het administratief en geldelijk statuut van de ambtenaren wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“Het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid treedt in werking op 30 april 2023 met uitzondering van de artikelen 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44, § 1, lid 1, 1° tot 8°, 10° tot 14° en 16°, en 52 die op 1 maart 2024 in werking treden”.

Art. 27. Dit besluit treedt in werking op 30 april 2023.

Art. 28. De Minister tot wiens bevoegdheden de verkeersveiligheid behoort, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 13 april 2023.

Voor de Regering:

De Minister-President,
E. DI RUPO

De Vice-Minister-President en Minister van Klimaat, Energie, Infrastructuren en Mobiliteit,
Ph. HENRY

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,
V. DE BUE ”.

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2023/204454]

SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement. — Département du Sol et des Déchets. — Direction des Infrastructures de Gestion et de la Politique des Déchets. — Autorisation de transferts transfrontaliers de déchets FR2023018001

L'autorité wallonne compétente en matière de transferts transfrontaliers de déchets,

Vu le règlement 1013/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 juillet 2007 concernant les transferts de déchets;

Vu la demande d'autorisation de transferts transfrontaliers de déchets, introduite par le notifiant;

Considérant que la demande a été déclarée complète et recevable;

Considérant que les dispositions prévues par les législations précitées sont rencontrées par le demandeur,

Décide :

Article 1^{er}. L'autorisation de transfert FR2023018001, de la France vers la Région wallonne, des déchets visés à l'article 2 est accordée.

Art. 2. Les déchets visés respectent les caractéristiques suivantes :

Nature des déchets :	Déchets combustibles issus du tri de DIB
Code ⁽¹⁾ :	191212
Quantité maximale prévue :	2 000 tonnes
Période prévue (demande) :	28/03/2023 - 27/03/2024
Notifiant :	CTSP CENTRE 18000 BOURGES
Centre de traitement :	VANHEEDE ALTERNATIVE FUELS 7711 DOTTIGNIES

Namur, le 7 avril 2023.

⁽¹⁾ Arrêté du Gouvernement wallon du 10 juillet 1997 établissant un catalogue des déchets, tel que modifié.