

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 81 — 1516

3 AOUT 1981. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, notamment l'article 2, alinéa 2, ainsi que l'article 28, modifié par la loi du 20 décembre 1957;

Vu l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire, notamment l'article 2, modifié par la loi du 20 décembre 1957;

Vu la loi du 1er août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, notamment l'article 7, 1^o, 7^o et dernier alinéa;

Vu la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement, notamment l'article 1er;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1er;

Vu la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, notamment les articles 1, 1^o et 22;

Vu la directive du conseil des Communautés Européennes du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, notamment les articles 3, § 4 et 59;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, modifié par les arrêtés royaux des 14 juin 1968, 4 août 1968, 5 janvier 1970, 14 janvier 1971, 9 août 1971, 29 mars 1974, 14 mai 1975, 21 août 1975, 12 décembre 1975, 11 août 1976, 10 décembre 1976, 11 mars 1977, 1er mars 1978, 2 mars 1979, 21 décembre 1979, 28 février 1980, 10 décembre 1980 et 26 février 1981;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées par arrêté royal du 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par l'article 18 de la loi ordinaire des réformes institutionnelles du 9 août 1980;

Considérant qu'un règlement international relatif aux vitres de sécurité pour véhicules automobiles, identique au règlement belge de même objet, a été adopté récemment au niveau de la Commission Economique pour l'Europe de Genève sous l'intitulé « prescriptions uniformes relatives à l'homologation du vitrage de sécurité et des matériaux pour vitrage destinés à être montés sur les véhicules à moteur et leurs remorques »;

Considérant que l'application de ce règlement en Belgique est de nature à diminuer les coûts inhérents à l'homologation des vitrages de sécurité pour véhicules automobiles étant donné que ce type d'homologation peut être utilisé dans différents pays sans répétition des essais;

Considérant qu'en raison des difficultés économiques avec lesquelles sont confrontés actuellement les fabricants de vitrage de sécurité et les constructeurs de véhicules automobiles, il est du plus haut intérêt d'aménager dans les meilleurs délais la réglementation belge en vue d'y inclure la réglementation internationale afin de diminuer les coûts de production des fabricants constructeurs visés ci-devant;

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 81 — 1516

3 AUGUSTUS 1981. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, inzonderheid op artikel 2, tweede lid, alsook op artikel 28, gewijzigd bij de wet van 20 december 1957;

Gelet op de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor eigen rekening van hun eigenaar, inzonderheid op artikel 2, gewijzigd bij de wet van 20 december 1957;

Gelet op de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, inzonderheid op artikel 7, 1^o, 7^o en laatste lid;

Gelet op de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk vervoer van leerlingen van de onderwijsinstellingen, inzonderheid op artikel 1;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1;

Gelet op de wet van 27 december 1974 betreffende de taxi-diensten, inzonderheid op de artikelen 1, 1^o en 22;

Gelet op de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoedingen inzonderheid op de artikelen 3, § 4, en 59;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 juni 1968, 4 augustus 1968, 5 januari 1970, 14 januari 1971, 9 augustus 1971, 29 maart 1974, 14 mei 1975, 21 augustus 1975, 12 december 1975, 11 augustus 1976, 10 december 1976, 11 maart 1977, 1 maart 1978, 2 maart 1979, 21 december 1979, 28 februari 1980, 10 december 1980 en 26 februari 1981;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, eerste §, gewijzigd bij artikel 18 van de gewone wet tot hervorming der instellingen van 9 augustus 1980;

Overwegende dat een internationaal reglement betreffende veiligheidsglas voor auto's, identiek met het Belgische reglement terzake, onlangs aangenomen werd door de Economische Commissie voor Europa te Genève getiteld « eensluitende voorschriften betreffende de goedkeuring van veiligheidsbeglazing en materialen voor beglazing bedoeld om ingebouwd te worden in motorvoertuigen en hun aanhangwagens »;

Overwegende dat de toepassing van dit reglement in België van aard is om de kosten, eigen aan de goedkeuring van veiligheidsbeglazing voor auto's, te drukken daar dit type van goedkeuring kan aangewend worden in verschillende landen zonder herhaling van de proeven;

Overwegende dat ingevolge de economische moeilijkheden waarmee de fabricanten van veiligheidsbeglazing en de automobielconstructeurs momenteel kampen, het uitermate belangrijk is zo snel mogelijk de Belgische reglementering terzake aan te passen teneinde de internationale reglementering erin op te nemen om aldus de productiekosten van de hogervermelde fabricanten en constructeurs te drukken;

Vu l'urgence;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. L'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques est remplacé par la disposition suivante :

« Article 1er. Définitions.

Pour l'application des dispositions du présent règlement général :

1. le terme « véhicule automobile » désigne tout véhicule à moteur autre que les cyclomoteurs et les motocyclettes, tels que ceux-ci sont définis à l'article 1er de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques;

2. le terme « voiture » désigne tout véhicule automobile dont l'habitacle est uniquement conçu et construit pour le transport de personnes et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places maximum, non compris le siège du conducteur;

3. le terme « voiture mixte » désigne tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes et de choses et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur;

4. le terme « minibus » désigne tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur, et équipé d'une carrosserie d'un type analogue à celui des camionnettes ou d'autobus;

5. le terme « camionnette » désigne tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de choses dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3 500 kg;

6. le terme « camion » désigne tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de choses dont le poids maximal autorisé est supérieur à 3 500 kg.

7. le terme « tracteur » désigne tout véhicule automobile conçu et construit pour tirer une semi-remorque;

8. le terme « autobus ou autocar » désigne tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes, autres que les voitures, les voitures mixtes et les minibus;

9. le terme « véhicule à soufflet » désigne tout train de véhicules comprenant un couloir flexible de communication entre les compartiments de plain-pied réservés aux voyageurs d'un autobus et sa remorque;

10. le terme « remorque » désigne tout véhicule destiné à être tiré par un autre;

11. le terme « véhicule lent » désigne :

1° tout véhicule automobile dont la vitesse maximale en palier ne peut, par construction et d'origine, dépasser 25 km/h; toute transformation ayant pour résultat de permettre de dépasser cette vitesse maximale lui enlève le caractère de véhicule lent ».

Lors de la vérification de la vitesse maximale, une tolérance de mesure de 5 km/h est admise;

2° toute remorque ou semi-remorque tirée exclusivement par les véhicules visés au 1° ci-avant;

3° tout véhicule muni en permanence de bandages semi-pneumatiques ou en caoutchouc plein, sous réserve que sa vitesse soit limitée à 25 km/h.

Lors de la vérification de la vitesse maximale, une tolérance de mesure de 5 km/h est admise.

Ces véhicules doivent porter en permanence l'indication de cette vitesse maximale dans les conditions prévues dans le règlement général sur la police de la circulation routière;

12. le terme « semi-remorque » désigne toute remorque sans essieu avant, dont la partie avant repose sur le véhicule tracteur au moyen d'un accouplement spécifiquement porteur ou dont le poids maximum au point d'appui, supporté par le véhicule tracteur, excède 2 000 kg, lorsqu'il s'agit d'une remorque tirée par un véhicule visé au point 11 ci-avant, ou excède 1 000 kg pour les autres remorques;

Gelet op de hoogdringendheid;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 1. Begripsomschrijving.

Voor de toepassing van het bepaalde in dit algemeen reglement wordt verstaan onder :

1. « auto », elk motorvoertuig met uitzondering van de bromfietsen en de motorfietsen zoals die omschreven zijn in artikel 1 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

2. « personenauto », elke auto waarvan de binnenruimte uitsluitend is opgevat en gebouwd voor het vervoer van personen en die, bij gebruik voor het bezoldigd vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, zonder die van de bestuurder;

3. « auto voor dubbel gebruik », elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van personen en zaken die, bij gebruik voor het bezoldigd vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, zonder die van de bestuurder;

4. « minibus », elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van personen, die bij gebruik voor het bezoldigd vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, zonder die van de bestuurder, en die voorzien is van een carrosserie van hetzelfde type als dat van de lichte vrachtauto's of de autobussen;

5. « lichte vrachtauto », elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan het hoogste toegelaten gewicht 3 500 kg niet overschrijdt;

6. « vrachtauto », elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan het hoogste toegelaten gewicht 3 500 kg overschrijdt;

7. « tractor », elke auto opgevat en gebouwd voor het trekken van een oplegger;

8. « autobus of autocar », elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van personen die noch een personenauto, noch een auto voor dubbel gebruik, noch een minibus is;

9. « voertuig met vouwbalg », elke voertuigen sleep die een plooibare gang omvat ter gelijkvloerse verbinding tussen de ruimte voorbehouden aan de reizigers van een autobus en de aanhangwagen ervan;

10. « aanhangwagen », elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen;

11. « voertuig voor traag vervoer » :

1° elke auto die, wegens bouw en oorsprong, op horizontale wegen een snelheid van ten hoogste 25 km/u kan bereiken; elke verbouwing die voor gevolg heeft dat deze maximumsnelheid kan worden overschreden, ontnemt aan het voertuig zijn hoedanigheid van « voertuig voor traag vervoer »;

Bij de vaststelling van de maximum snelheid wordt een meetafwijking tot 5 km/u toegestaan;

2° elke aanhangwagen of oplegger die uitsluitend wordt getrokken door de onder 1° hierboven bedoelde voertuigen;

3° elk voertuig dat bestendig met cushionbanden of massieve rubberbanden is uitgerust en waarvan de snelheid tot 25 km/u wordt beperkt.

Bij de vaststelling van de maximum snelheid wordt een meetafwijking tot 5 km/u toegestaan.

Voormelde voertuigen moeten bestendig de vermelding van deze maximumsnelheid voeren in de voorwaarden voorzien in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

12. « oplegger », elke aanhangwagen zonder vooras, waarvan het voorste gedeelte steunt op het trekkend voertuig door middel van een specifiek dragende koppeling of waarvan het maximum gewicht op het steunpunt, gedragen door het trekkend voertuig 2 000 kg overschrijdt, zo het een aanhangwagen betreft getrokken door een voertuig bedoeld in punt 11 hiervoor, of 1 000 kg voor de andere aanhangwagens;

13. le terme « remorque à un essieu » désigne toute remorque à l'exclusion des semi-remorques, ne comportant :

- 1° qu'un seul essieu;
- 2° que deux essieux dans le prolongement l'un de l'autre (essieux oscillants);
- 3° que deux essieux situés au maximum à 1 m l'un de l'autre;

4° qu'un groupe d'essieux dont tous les éléments de fixation au châssis se trouvent sur un même axe horizontal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule ou tout autre groupe d'essieux qui peut être considéré comme équivalent;

14. le terme « motoculteur » désigne toute machine agricole automotrice polyvalente ne comportant qu'un essieu et dirigée à l'aide de mancherons par un conducteur qui, normalement, est à pied; certains motoculteurs sont susceptibles d'être équipés d'une remorque, ou d'un appareil agricole remorqué, muni d'un siège;

15. le terme « véhicule » désigne tout moyen de transport visé ci-dessus;

16. le terme « train de véhicules » désigne tout ensemble de véhicules attachés l'un à l'autre en vue d'être mis en mouvement par une même force. Lorsqu'un train de véhicules est composé d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque, il porte le nom de « véhicule articulé »;

17. le terme « dépanneuse » désigne tout véhicule destiné en usage normal au dégagement de la voie publique, par traction ou par transport, de véhicules accidentés ou en panne.

Un véhicule utilisé occasionnellement à cette fin ne peut être considéré comme dépanneuse.

Il peut cependant exister un plateau de chargement, pour autant que le véhicule soit muni au minimum d'un treuil fixe et de deux rampes de chargement fixes ou amovibles;

18. le terme « châssis ou véhicules autoportants » désigne les châssis, comportant une ossature faite de longerons, de traverses et d'éléments mécaniques, et les véhicules complets, qu'ils comportent ou non un châssis intervenant dans la rigidité de l'ensemble;

19. le terme « poids techniquement admissible » désigne le poids total maximal du véhicule, déterminé d'après les résistances du châssis et des autres organes du véhicule;

20. le terme « poids maximal autorisé » désigne le poids techniquement admissible éventuellement limité par les prescriptions de l'article 32 du présent arrêté;

21. le terme « tare » désigne le poids du véhicule en ordre de marche avec carrosserie, équipement, accessoires et le plein de combustible d'eau et de lubrifiant, mais non comprises les personnes ou les marchandises transportées;

22. le terme « charge utile » désigne la charge autorisée sur le véhicule, déterminée en tenant compte du poids maximum autorisé, de la tare, du poids maximum au sol, sous chacun des essieux ou, pour certaines remorques, au point d'appui, et éventuellement du poids minimum au sol sous l'essieu avant;

23. le terme « poids en charge » désigne l'ensemble de la tare du véhicule et du poids de son chargement, du conducteur et de toute autre personne transportée;

24. l'expression « transports gratuits assimilés à des transports rémunérés de personnes » vise les transports prévus à l'article 2, alinéa 2, 1°, et 2°, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, et à l'article 1er de la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement;

25. le terme « dispositif de freinage » désigne l'ensemble des organes qui ont pour fonction de diminuer ou d'annuler progressivement la vitesse d'un véhicule en marche, ou de le maintenir immobile s'il se trouve déjà à l'arrêt, le dispositif se compose de la commande, de la transmission et du frein proprement dit.

La « commande » désigne la pièce directement actionnée pour fournir à la transmission l'énergie nécessaire pour freiner celle-ci. Cette énergie peut être soit l'énergie musculaire du conducteur, soit une autre source d'énergie contrôlée par le conducteur, soit le cas échéant, l'énergie cinétique d'une remorque, soit une combinaison de ces diverses catégories d'énergie.

La « transmission » désigne l'ensemble des éléments compris entre la commande et le frein et les reliant de façon rationnelle. La transmission peut être mécanique, hydraulique, pneumatique,

13. « éénassige aanhangwagen », elke aanhangwagen, met uitsluiting van opleggers, die :

- 1° slechts één as bezit;
- 2° slechts twee assen heeft, de ene in het verlengde van de andere (schommelassen);
- 3° slechts twee assen bezit, waarvan de ene ten hoogste 1 m van de andere is gelegen;

4° slechts één meervoudige asconstructie bezit, waarvan alle bevestigings-elementen aan het chassis op één horizontale as loodrecht op de lengteas van het voertuig zijn gelegen of elke andere asconstructie die als gelijkaardig kan worden beschouwd;

14. « landbouwmotor » elke landbouwmotorvoertuig voor verschillend gebruik dat slechts één as bezit en dat bestuurd wordt door middel van armen door een bestuurder die normaal te voet is; sommige landbouwmotors kunnen uitgerust worden met een aanhangwagen of een getrokken landbouwwerktuig voorzien van een zitplaats;

15. « voertuig », elk vervoermiddel als hierboven genoemd;

16. « sleep », elke groep voertuigen die aan elkander gekoppeld zijn met het doel door één en dezelfde kracht te worden voortbewogen. Wanneer een sleep uit een trekkend voertuig en een oplegger bestaat, wordt hij « geleed voertuig » genaamd;

17. « takelauto », elk voertuig dat bij normaal gebruik bestemd is voor het ontruimen van de openbare weg door het wegvoeren of het takelen van bij ongeval beschadigde of defecte voertuigen.

Een voertuig, dat enkel bij gelegenheid met dit doel wordt aangewend, kan niet als takelauto beschouwd worden.

Nochtans mag een laadvlak aanwezig zijn op voorwaarde dat het voertuig tenminste uitgerust is met een vaste windas en twee al dan niet vaste laadbruggen;

18. « chassis of zelfdragende voertuigen », de chassis die een raam omvatten, bestaande uit langsliggers, dwarsliggers en mechanische elementen, en de complete voertuigen, om het even of zij al dan niet een in de stijfheid van het geheel tussenkomen chassis bevatten;

19. « technisch toelaatbaar gewicht », het maximum totaal gewicht van het voertuig bepaald in functie van de weerstand van het chassis en van de andere organen van het voertuig;

20. « hoogste toegelaten gewicht », het technisch toelaatbaar gewicht, eventueel beperkt ingevolge de bepalingen van artikel 32 van dit besluit;

21. « eigen gewicht », het gewicht van het rijklaar voertuig met carrosserie, uitrusting en toebehoren, dat brandstof, water en smeerolie ingenomen heeft, echter zonder inbegrip van de vervoerde personen of goederen;

22. « laadvermogen », de op het voertuig toegelaten lading, bepaald met inachtneming van het hoogste toegelaten gewicht, het eigen gewicht, het hoogste gewicht op de grond onder ieder van de assen of, voor sommige aanhangwagens op het steunpunt, en desgevallend van het minimum gewicht op de grond onder de vooras;

23. « gewicht in beladen toestand », het geheel van het eigen gewicht van het voertuig en van het gewicht van zijn lading, van de bestuurder en van elke andere vervoerde persoon;

24. « met bezoldigd vervoer van personen gelijkgesteld gratis vervoer », de vervoerdiensten voorzien bij artikel 2, alinea 2, 1° en 2°, van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, en bij artikel 1 van de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk vervoer van de leerlingen van de onderwijsinrichtingen;

25. « reminrichting », het geheel van de organen die als functie hebben de snelheid van een in beweging zijnd voertuig geleidelijk te verminderen of tot nul terug te brengen of een stilstaand voertuig in stilstand te houden; de inrichting bestaat uit het bedieningsorgaan, de overbrenging en de rem zelf.

Het « bedieningsorgaan » is het orgaan dat rechtstreeks wordt bediend om aan de overbrenging de energie te bezorgen die vereist is om deze te remmen. Die energie kan hetzij de spierkracht van de bestuurder, hetzij een andere door de bestuurder beheerste krachtbron, hetzij, eventueel, de kinetische energie van een aanhangwagen, hetzij een combinatie van deze verschillende soorten energie zijn.

De « overbrenging » is het geheel van de organen die begrepen zijn tussen het bedieningsorgaan en de rem en die ze op rationele wijze verbindt. De overbrenging kan mechanisch, hydraulisch,

électrique ou mixte. Lorsque le freinage est assuré par une source d'énergie indépendante du conducteur, mais contrôlée par lui, la réserve d'énergie que comporte le dispositif fait partie également de la transmission.

Le « frein » désigne l'organe où se développent les forces qui s'opposent au mouvement du véhicule.

Art. 2. L'article 2, § 2, 3^e, alinéa 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, est remplacé par la disposition suivante :

« Ceux-ci sont soumis uniquement aux dispositions des articles 3, 28, 31, 32, 34, 43, 44, 45, 54 et 70 du présent arrêté ».

Art. 3. A l'article 2, § 2, 8^e et 9^e du même arrêté, les chiffres « 47 à 53 - 55 » sont remplacés par les chiffres « 47 à 55 ».

Art. 4. A l'article 2, § 3, du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

1^o le § 3 est remplacé par la disposition suivante :

« § 3. Les motoculteurs et leurs remorques sont soumis uniquement aux prescriptions de l'article 3 du présent arrêté ».

2^o il est ajouté un § 3bis, rédigé comme suit :

« § 3bis. Ne sont pas soumis aux prescriptions du présent règlement général les véhicules chenillés des forces armées ».

Art. 5. L'article 3, § 1er, 4^e, e, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« e) le matériel reconnu par le Ministre des Communications ou son délégué comme étant de construction spéciale.

En vue d'obtenir cette reconnaissance, le constructeur ou son représentant doit introduire auprès de l'Administration des Transports une documentation suffisante pour permettre de déterminer la dénomination exacte du type de véhicule. Cette dernière est sanctionnée par un procès-verbal de dénomination numéroté (P.V.D.).

Cette prescription est d'application pour les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 1982 ».

Art. 6. L'article 3 du même arrêté est complété par un § 4 rédigé comme suit :

« § 4. Est interdite la mise en circulation sur la voie publique des véhicules visés au point e du § 1, 4^e ci-dessus dont le type n'a pas fait l'objet d'un procès-verbal de dénomination ou qui ne correspond pas entièrement à celui repris à la documentation dont il est question à ce même point ».

Art. 7. Dans l'article 10, § 4, 3^e bis du même arrêté, il est inséré après les mots « Ministre des Communications », les mots « ou son délégué ».

Art. 8. Dans l'article 13, § 6, dernier alinéa du même arrêté, il est inséré après les mots « Ministre des Communications », les mots « ou son délégué ».

Art. 9. L'article 16, § 3 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« § 3. Pour les remorques agricoles visées à l'article 2, § 2, 8^e et 9^e, l'identification du véhicule se fait par application d'une plaque métallique soudée ou rivée en un endroit du véhicule facilement accessible. Cette plaque d'identification sera placée par la Direction du Génie rural du Ministère de l'Agriculture. Sur cette plaque figurera :

1^o s'il s'agit d'une remorque construite par ou pour le compte d'un agriculteur :

— les mentions : remorque agricole
catégorie artisanale.

— le n^o de P.V.A.

— le n^o de châssis.

2^o s'il s'agit d'une remorque construite comme véhicule unique par un constructeur reconnu :

— les mentions : remorque agricole
catégorie unique.

— le n^o de P.V.A.

— le n^o de châssis ».

Art. 10. L'article 17, § 4, 2^e du même arrêté est complété comme suit :

« Pour ces véhicules, l'emplacement réservé aux bagages ou marchandises doit être séparé par une cloison partielle ou totale de celui réservé aux personnes ».

pneumatisch, elektrisch of gemengd zijn. Wanneer de remming geschiedt door middel van een krachtbron die onafhankelijk is van de bestuurder maar door deze laatste wordt beheerst maakt de energiereserve ook deel uit van de overbrenging.

De « rem » is het orgaan waar de krachten zich ontwikkelen die zich verzetten tegen de beweging van het voertuig.

Art. 2. In artikel 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, wordt § 2, 3^e, tweede lid, vervangen door de volgende bepaling :

« Deze zijn slechts onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 3, 28, 31, 32, 34, 43, 44, 45, 54 en 70 van dit besluit ».

Art. 3. In artikel 2, § 2, 8^e en 9^e van hetzelfde besluit worden de cijfers « 47 tot 53 - 55 » vervangen door de cijfers « 47 tot 55 ».

Art. 4. In artikel 2, § 3 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o § 3 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 3. De landbouwmotors en hun aanhangwagens zijn slechts onderworpen aan de bepalingen van het artikel 3 van dit besluit ».

2^o een § 3 bis wordt bijgevoegd, luidend als volgt :

« § 3 bis. De rupsvoertuigen van de krijgsmachten zijn niet onderworpen aan de bepalingen van dit algemeen reglement ».

Art. 5. In artikel 3 van hetzelfde besluit wordt § 1, 4^e, e, vervangen door de volgende bepaling :

« e) het materieel dat door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde erkend is als zijnde van speciale constructie.

Om deze erkenning te bekomen moet de constructeur of zijn vertegenwoordiger bij het Bestuur van het Vervoer de nodige documentatie indienen die het mogelijk moet maken de juiste benaming van het typevoertuig te bepalen. Dit wordt dan vastgelegd in een genummerd proces-verbaal van benaming (P.V.B.).

Deze bepaling is van toepassing op de voertuigen ingeschreven vanaf 1 januari 1982 ».

Art. 6. Aan artikel 3 van hetzelfde besluit wordt een § 4 toegevoegd luidend als volgt :

« § 4. De ingebruikneming op de openbare weg van voertuigen, bedoeld in § 1, 4^e, e, is verboden, wanneer voor het type ervan geen proces-verbaal van benaming is opgesteld of wanneer het type niet volledig overeenstemt met dat, vermeld in de documentatie waarvan sprake in hetzelfde lid ».

Art. 7. In artikel 10, § 4, 3^e bis van hetzelfde besluit worden na de woorden « Minister van Verkeerswezen » de woorden « of zijn gemachtigde » ingevoegd.

Art. 8. In artikel 13, § 6, laatste lid van hetzelfde besluit worden na de woorden « Minister van Verkeerswezen » de woorden « of zijn gemachtigde » ingevoegd.

Art. 9. In artikel 16 van hetzelfde besluit wordt § 3 vervangen door de volgende bepaling :

« § 3. Bij de landbouwaanhangwagens zoals bedoeld in artikel 2, § 2, 8^e en 9^e gebeurt de identificatie van het voertuig door het aanbrengen van een metalen plaat, die op een gemakkelijk te bereiken plaats aan het voertuig moet gelast of geklonken worden. Deze identificatieplaat wordt aangebracht door het Bestuur voor Landbouwtechniek van het Ministerie van Landbouw. Op deze plaat zal vermeld worden :

1^o indien het een aanhangwagen betreft, gebouwd door of voor rekening van een landbouwer :

— de meldingen : landbouwaanhangwagen
ambachtelijke categorie

— het nr. van het PVG

— het chassisnummer

2^o indien het een aanhangwagen betreft, gebouwd als éénmalig voertuig door een erkend constructeur :

— de meldingen : landbouwaanhangwagen
éénmalige categorie

— het nr. van het PVG

— het chassisnummer ».

Art. 10. Artikel 17, § 4, 2^e van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt :

« Bij deze voertuigen, moet de voor bagage of goederen bestemde ruimte door middel van een schot geheel of gedeeltelijk van de personenruimte zijn gescheiden ».

Art. 11. A l'article 58 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

- 1° Dans le texte néerlandais du point 1.1., le mot « voorgespannen » est remplacé par le mot « gehard »;
- 2° Au point 1.2., le nombre « 10 » est inséré entre les mots « annexe » et les mots « au présent arrêté »;
- 3° Le point 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2. Autres panneaux transparents. »

2.1. Par autres panneaux transparents, on entend les panneaux destinés, selon le cas, à assurer la vision ou le passage de la lumière d'un endroit à un autre lorsque ceux-ci sont séparés par une cloison.

Les panneaux visés peuvent être :

- des panneaux latéraux, arrière ou de toit des véhicules automobiles;
- des panneaux avant, latéraux, arrière ou de toit des remorques;
- des panneaux de séparation à l'intérieur des véhicules automobiles ou de leurs remorques.

2.2. Les panneaux transparents doivent avoir une transparence égale de part et d'autre du panneau.

2.3. Ils doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

2.4. Lorsque ces panneaux sont en verre, celui-ci doit être feuilleté ou trempé.

2.5. A partir du 1er juillet 1982, les panneaux visés au point 2.4. du présent article, destinés aux véhicules automobiles et à leurs remorques dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date, doivent être homologués conformément aux prescriptions reprises à l'annexe 10 du présent arrêté.

4° Le point 4 est remplacé par la disposition suivante :

« 4.1. Les dispositions des points 2.2., 2.5., 3. ne sont toutefois pas applicables aux véhicules cellulaires, et aux véhicules des forces de l'ordre.

4.2. Les dispositions du point 2.2. ne sont pas applicables aux ambulances et aux transports de fonds et de valeurs.

4.3. Les dispositions des points 2.5. et 3. ne sont pas applicables aux vitres spéciales à l'épreuve des balles et offrant une protection contre les agressions. Toutefois, l'homologation est remplacée par une attestation délivrée par le Ministre des Communications ou son délégué sur demande dûment justifiée du constructeur du véhicule ou du transformateur. Cette attestation doit se trouver à bord du véhicule ».

5° Le point 5.3. est remplacé par la disposition suivante :

« 5.3. Sur les vitrages homologués, il sera apposé une marque d'homologation composée :

- d'un cercle à l'intérieur duquel est placé soit la lettre « B » soit le symbole « Ex » ou x représente le numéro de code d'un des pays ayant adhéré à l'Accord de 1958 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologations et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur;
- du numéro d'homologation attribué, placé à droite ou au-dessous du cercle;
- d'un symbole complémentaire, dans le cas des pare-brise, placé au-dessus ou à gauche du cercle.

Ce symbole est :

- I pour les vitres en verre trempé;
- II pour les vitres en verre feuilleté ordinaire;
- III pour les vitres en verre feuilleté traité.

Art. 12. Le titre « annexe » du même arrêté tel qu'il a été modifié par l'arrêté royal du 10 décembre 1980 est complété par le nombre « 10 ».

Art. 13. A l'annexe 10 du même arrêté, il est apporté les modifications suivantes :

1° dans le texte néerlandais, le mot « voorgespannen » est remplacé par le mot « gehard »;

2° le point 5.4.1. est complété par les termes « ou le symbole « Ex » ou x représente le numéro de code d'un des pays ayant adhéré à l'Accord de 1958 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies concernant l'adoption des conditions uniformes d'homologation et de reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur »;

Art. 11. In artikel 58 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° In punt 1.1. van de Nederlandse tekst wordt het woord « voorgespannen » vervangen door het woord « gehard »;
- 2° Bij punt 1.2. wordt tussen de woorden « bijlage » en de woorden « aan dit besluit » het getal « 10 » ingevoegd;
- 3° Punt 2 wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« 2. Andere doorzichtige panelen.

2.1. Met andere doorzichtige panelen worden de panelen bedoeld die bestemd zijn om, naargelang het geval, de zichtbaarheid of de lichtdoorlaatbaarheid te waarborgen van een plaats naar een ander wanneer deze gescheiden worden door een wand.

Bedoelde panelen kunnen :

— zij-, achter- of dakpanelen van auto's zijn;

— voor-, zij-, achter-, of dakpanelen van aanhangwagens zijn;

— scheidingspanelen in de binnenruimte van auto's of hun aanhangwagens zijn.

2.2. De doorzichtigheid van de doorzichtige panelen moet gelijk zijn aan weerszijden van het paneel.

2.3. Zij moeten bestaan uit duurzame materiaal dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt.

2.4. De glazen panelen moeten uitgevoerd worden in gelaagd of gehard glas.

2.5. Vanaf 1 juli 1982 moeten de in punt 2.4. van dit besluit bedoelde panelen, bestemd voor de auto's en hun aanhangwagens waarvan de goedkeuringsaanvraag ingediend wordt vanaf die datum, goedgekeurd zijn overeenkomstig de voorschriften vervat in bijlage 10 aan dit besluit.

4° Punt 4 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 4.1. De bepalingen van de punten 2.2., 2.5., 3., gelden echter niet voor celvoertuigen en voertuigen van de ordetroepen.

4.2. Het bepaalde in punt 2.2. geldt niet voor ziekenauto's en voor vervoer van fondsen en waarden.

4.3. De bepalingen van de punten 2.5. en 3. gelden niet voor ruiten in kogelvrij glas, en die bedoeld voor aanvallen. De goedkeuring wordt echter, op te verrechtvaardigen aanvraag van de constructeur van het voertuig of de verbouwer, vervangen door een attest, uitgereikt door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde. Dit attest moet zich aan boord van het voertuig bevinden ».

5° Punt 5.3. wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 5.3. Op de goedgekeurde beglazingen moet een goedkeuringsmerk worden aangebracht, dat bestaat uit :

- een cirkel met daarbinnen de letter « B » of het symbool « Ex » waarbij x het codenummer voorstelt van één der landen toegetreden tot het Akkoord van 1958 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende het aanvaarden van éénvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van de goedkeuring van uitrustingen en delen van motorvoertuigen;
- het goedkeuringsnummer, geplaatst rechts van of onder de cirkel;
- een bijkomend symbool voor de voorruit geplaatst boven of links van de cirkel.

Dit symbool is :

- I voor de ruiten in gehard glas
- II voor de ruiten in gewoon gelaagd glas
- III voor de ruiten in behandeld gelaagd glas.

Art. 12. Aan het opschrift « bijlage » van hetzelfde besluit zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 10 december 1980 wordt het getal « 10 » toegevoegd.

Art. 13. In bijlage 10 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de Nederlandse tekst wordt het woord « voorgespannen » vervangen door het woord « gehard »;

2° aan punt 5.4.1. worden toegevoegd de woorden « of het symbool « Ex » waarbij x het codenummer voorstelt van één der landen, toegetreden tot het Akkoord van 1958 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende het aanvaarden van éénvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van de goedkeuring van uitrustingen en delen van motorvoertuigen »;

3° au point 5.4.2., les mots « ou au-dessous » sont insérés entre les mots « droite » et « du cercle »;

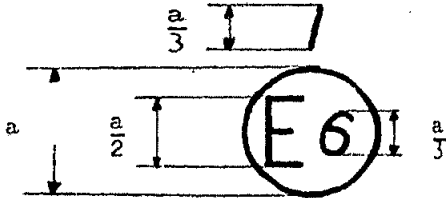
4° au point 5.7. les termes « et 2bis » sont insérés entre le chiffre « 2 » et les mots « des présentes »;

5° il est inséré un appendice 2bis entre l'appendice 2 et l'appendice 3 rédigé comme suit :

Appendice 2bis

Schéma de marques d'homologation

Pare-brise en verre trempé

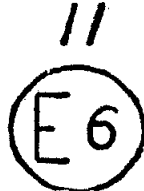


43R-002439

a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un pare-brise en verre trempé, indique que l'élément en question et son installation sur le véhicule ont été homologués conformément aux prescriptions sous le numéro d'homologation 43R-002439 par la Belgique.

Pare-brise en verre feuilleté ordinaire



43R-002439

La marque d'homologation ci-dessus apposée sur une pare-brise en verre feuilleté ordinaire indique que l'élément en question et son installation sur le véhicule ont été homologués conformément aux prescriptions sous le numéro d'homologation 43R-002439 par la Belgique.

Pare-brise en verre feuilleté traité



43R-002439

La marque d'homologation ci-dessus opposée sur un pare-brise en verre feuilleté traité indique que l'élément en question et son installation sur le véhicule ont été homologués conformément aux prescriptions sous le numéro d'homologation 43R-002439 par la Belgique.

Vitres autres que les pare-brise



43R-002439

La marque d'homologation ci-dessus apposée sur une vitre autre qu'un pare-brise indique que l'élément en question et son installation sur le véhicule ont été homologués conformément aux prescriptions sous le numéro d'homologation 43R-002439 par la Belgique.

Art. 14. Dans le texte français du point 2.6.1.1. de l'appendice 4 de l'annexe 10 du même arrêté, les termes « 3,5 cm » sont à remplacer par les termes « 3,5 mm ».

3° bij punt 5.4.2. worden tussen de woorden « rechts van » en de woorden « de cirkel » de woorden « of onder » ingevoegd;

4° bij punt 5.7. worden tussen het cijfer « 2 » en de woorden « van de huidige » de woorden « en 2bis » ingevoegd;

5° een aanhangsel 2bis wordt ingevoegd tussen aanhangsel 2 en aanhangsel 3 en luidt als volgt :

Aanhangsel 2bis

Schema's van homologatiemerken

Voornit in gehard glas

Het homologatiemerk hierboven, aangebracht op een voornit in gehard glas, duidt aan dat het bedoelde element en zijn plaatsing in het voertuig werden gehomologeerd overeenkomstig de voorschriften onder het homologatienummer 43R-002439 door België.

Voornit in gewoon gelaagd glas

Het homologatiemerk hierboven, aangebracht op een voornit in gewoon gelaagd glas, duidt aan dat het bedoelde element en zijn plaatsing in het voertuig werden gehomologeerd overeenkomstig de voorschriften onder het homologatienummer 43R-002439 door België.

Voornit in behandeld gelaagd glas

Het homologatiemerk hierboven, aangebracht op een voornit in behandeld gelaagd glas, duidt aan dat het bedoelde element en zijn plaatsing in het voertuig werden gehomologeerd overeenkomstig de voorschriften onder het homologatienummer 43R-002439 door België.

Andere ruiten dan voorniten.

Het homologatiemerk hierboven, aangebracht op een andere ruit dan een voornit, duidt aan dat het bedoelde element en zijn plaatsing in het voertuig werden gehomologeerd overeenkomstig de voorschriften onder het homologatienummer 43R-002439 door België.

Art. 14. In de Franse tekst van punt 2.6.1.1., van aanhangsel 4 van bijlage 10 van hetzelfde besluit, zijn de woorden « 3,5 cm » te vervangen door de woorden « 3,5 mm ».

Art. 15. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 16. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Motril — Espagne, le 3 août 1981.

BAUDOUIN

Par le Roi :
Le Ministre des Communications,
V. FEAUX

MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL

F. 81 — 1517

25 JUIN 1981. — Arrêté royal fixant les cadres linguistiques du Ministère de l'Emploi et du Travail

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, notamment l'article 43;

Vu l'arrêté royal du 30 novembre 1966 déterminant, en vue de l'application de l'article 43 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, les grades des agents soumis au statut des agents de l'Etat, qui constituent un même degré de la hiérarchie (I), modifié par l'arrêté royal du 13 janvier 1981;

Vu l'arrêté royal du 10 mai 1978, fixant le cadre organique du personnel du Ministère de l'Emploi et du Travail, modifié par les arrêtés royaux des 27 décembre 1979, 11 février 1980, 7 mars 1980, 16 mai 1980 (3 arrêtés) et 27 février 1981;

Considérant qu'il a été satisfait aux prescriptions de l'article 54, alinéa 2, des lois précitées;

Vu l'avis n° 13109/I/P de la Commission permanente de contrôle linguistique, émis le 14 mai 1981;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Au Ministère de l'Emploi et du Travail, la répartition des emplois des services centraux en cadres linguistiques est fixée comme suit :

Degrés de la hiérarchie	Cadre français	Cadre bilingue réservé aux agents du rôle linguistique		Cadre néerlandais
		Tweetalig kader voorbehouden aan de ambtenaren van de		
Trappen van de hiërarchie	Frans kader	français	néerlandais	Nederlands kader
		Frans taalrol	Nederlandse taalrol	
1	13	3	3	13
2	15	4	4	15
3	25	—	—	26
4	52	—	—	51
5	29	—	—	29
6	34	—	—	34
7	66	—	—	67
8	34	—	—	34
9	—	—	—	—
10	66	—	—	66
11	14	—	—	14
12	55	—	—	54

Art. 15. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 16. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Motril — Spanje, 3 augustus 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen,
V. FEAUX

MINISTERIE VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID

N. 81 — 1517

25 JUNI 1981. — Koninklijk besluit houdende vaststelling van de taalkaders van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, samengevat op 18 juli 1966, inzonderheid op artikel 43;

Gelet op het koninklijk besluit van 30 november 1966 tot vaststelling, met het oog op de toepassing van artikel 43 van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, samengevat op 18 juli 1966, van de graden van de ambtenaren onderworpen aan het statuut van het Rijkspersoneel, die eenzelfde trap van de hiërarchie vormen (I), zoals gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 januari 1981;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 mei 1978 tot vaststelling van het organiek kader van het personeel van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 27 december 1979, 11 februari 1980, 7 maart 1980, 16 mei 1980 (3 besluiten) en 27 februari 1981;

Overwegende dat voldaan is aan de voorschriften van artikel 54, tweede lid, van de bovenvermelde wetten;

Gelet op het advies nr. 13109/I/P van de Vaste Commissie voor taaltoezicht, uitgebracht op 14 mei 1981;

Op de voordracht van Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Bij het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid wordt de verdeling van de betrekkingen van de centrale diensten over de taalkaders als volgt vastgesteld :