

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 88 — 1232

9 MEI 1988. — 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 wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebereken moet voldoen, inzonderheid op artikel 1;

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, inzonderheid op artikel 28, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975, 11 augustus 1976, 11 maart 1977, 21 december 1979, 16 november 1984 en 13 september 1985, op artikel 40, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 augustus 1971 en 12 december 1975, op artikel 47, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971, 12 december 1975 en 13 september 1985, en op artikel 57, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975 en 16 november 1984;

Gelet op het advies van de raadgevende commissie administratieve rijverheid;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Landsverdediging,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het opschrift 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 het volgend opschrift :

« Koninklijk besluit van 15 maart 1968, houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebereken moeten voldoen. »

Art. 2. Artikel 28, § 2, 1^o, c, 5, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1975, wordt vervangen door de volgende tekst :

« 5. De takelauto's en de voertuigen waarvan de breedte meer dan 3 m bedraagt moeten één of twee oranje-groene knipperlichten voeren die zodanig geplaatst zijn dat zij in alle richtingen zichtbaar zijn.

De voertuigen die speciaal bestemd zijn voor weghulp, de voertuigen die gebruikt worden voor de aarleg, het onderhoud, het toezicht of de controle van het wegennet en van de inrichtingen op, boven of onder de wegen, de voertuigen gebruikt voor het opruimen van vuilnis, de trage voertuigen voor landbouwgebruik, de voertuigen gebruikt voor uitzonderlijk vervoer evenals de begeleidende voertuigen ervan en de door de Minister van Landsverdediging aangeduide voertuigen van de Krijgsmacht mogen één of twee oranje-groene knipperlichten voeren die zo geplaatst zijn dat zij in alle richtingen zichtbaar zijn.

Bij uitzondering kan de Minister van Verkeerswezen andere voertuigen toelaten één of twee oranje-groene knipperlichten te voeren. »

Art. 3. In artikel 40 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 augustus 1971 en 12 december 1975, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

A. het punt 3 wordt vervangen door de volgende bepaling :

3.1^o De voorschriften van de richtlijn 70/157/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 6 februari 1970 en die van de richtlijn 73/350/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 7 november 1973 houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van richtlijn 70/157/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichtingen van motorvoertuigen, toegepast volgens de modaliteiten vastgelegd in artikelen 3 en 3bis zijn bindend voor al de voertuigen waarvoor de aanvraag om goedkeuring vanaf 1 januari 1977 werd ingediend.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 88 — 1232

9 MAI 1988. — 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 la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, notamment l'article 1^{er};

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, notamment l'article 28 modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975, 11 août 1976, 11 mars 1977, 21 décembre 1979, 16 novembre 1984 et 13 septembre 1985, l'article 40 modifié par les arrêtés royaux des 9 août 1971 et 12 décembre 1975, l'article 47 modifié par les arrêtés royaux des 14 janvier 1971, 12 décembre 1975 et 13 septembre 1985, et l'article 57 modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975 et 16 novembre 1984;

Vu l'avis de la commission consultative administration-industrie;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre de la Défense nationale,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'intitulé 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 l'intitulé suivant :

« Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. »

Art. 2. L'article 28, § 2, 1^o, c, 5, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1975, est remplacé par le texte suivant :

« 5. Les dépanneuses et les véhicules dont la largeur dépasse 3 m, doivent être munis d'un ou de deux feux jaune-orange clignotants, placés de manière à être visibles dans toutes les directions.

Les véhicules destinés spécialement à l'assistance routière, les véhicules utilisés pour la construction, l'entretien, la surveillance ou le contrôle du réseau routier et des installations établies sur la voirie, au-dessus ou en-dessous de celle-ci, les véhicules utilisés pour l'enlèvement des immondices, les véhicules automobiles lents à usage agricole, les véhicules utilisés pour les transports exceptionnels ainsi que leurs véhicules d'escorte, et les véhicules des forces armées désignés par le Ministre de la Défense nationale, peuvent être munis d'un ou de deux feux jaune-orange clignotants, placés de manière à être visibles dans toutes les directions.

A titre exceptionnel, le Ministre des Communications peut autoriser d'autres véhicules à être munis d'un ou de deux feux jaune-orange clignotants. »

Art. 3. A l'article 40 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux du 9 août 1971 et du 12 décembre 1975, sont apportées les modifications suivantes :

A. le point 3 est remplacé par la disposition suivante :

3.1^o Les prescriptions de la directive 70/157/CEE du Conseil des Communautés européennes du 6 février 1970 et celles de la directive 73/350/CEE de la Commission des Communautés européennes du 7 novembre 1973 portant adaptation au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux niveaux sonores et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis sont obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément a été introduite à partir du 1^{er} janvier 1977.

2º Het in artikel 3bis, § 3 gevraagde bewijs zal bestaan uit een proefnemingsverslag afgeleverd hetzij door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid v.z.w., Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, hetzij door het Bestuur van het Vervoer, Directie B1, Kantersteen 12, 1000 Brussel. »;

B. het artikel wordt aangevuld met de volgende punten :

« 4.1º De voorschriften van de richtlijnen 77/212/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 8 maart 1977, 81/334/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 13 april 1981 en 84/372/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 3 juli 1984, houdende aanpassing aan de stand van de techniek van de richtlijn 70/157/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het toegestane geluidsniveau en de uitaatinrichting van motorvoertuigen, toegepast volgens de modaliteiten vastgelegd in de artikelen 3 en 3bis mogen, op aanvraag van de constructeur of van de fabrikant, de bepalingen vastgelegd in punt 3 vervangen.

2º Het in artikel 3bis, § 3, gevraagde bewijs zal bestaan uit een proefnemingsverslag afgeleverd hetzij door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid v.z.w., Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, hetzij door het Bestuur van het Vervoer, Directie B1, Kantersteen 12, 1000 Brussel.

3º Vanaf 1 januari 1990 zijn de voorschriften van 1º bindend voor al de voertuigen waarvoor de aanvraag om goedkeuring vanaf die datum wordt ingediend.

4º De bepalingen van de bijlagen II en IV van de richtlijn 81/334/EEG bedoeld in 1º zijn onmiddellijk van toepassing op al de uitaatinrichtingen die te koop worden aangeboden na de inwerkingtreding van dit besluit en die bestemd zijn voor de voertuigen voor de eerste maal ingeschreven na 1 januari 1975.

Niettemin worden de inrichtingen voorzien van een TPSI- of TUV-markering als gelijkwaardig erkend met de EEG-markering tot 1 januari 1990.

5.1º De voorschriften van de richtlijn 84/424/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 september 1984 tot wijziging van de richtlijn 70/157/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het toegestane geluidsniveau en de uitaatinrichting van motorvoertuigen, toegepast volgens de modaliteiten vastgelegd in de artikelen 3 en 3bis, mogen op aanvraag van de constructeur of van de fabrikant, de bepalingen vastgelegd in de punten 3 en 4 vervangen.

2º Het in artikel 3bis, § 3 gevraagde bewijs zal bestaan uit een proefnemingsverslag afgeleverd hetzij door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid v.z.w., Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, hetzij door het Bestuur van het Vervoer, Directie B1, Kantersteen 12, 1000 Brussel.

3º Vanaf 1 januari 1992 zijn de voorschriften van 1º bindend voor al de voertuigen waarvoor de aanvraag om goedkeuring vanaf die datum wordt ingediend. »

Art. 4. In artikel 47 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971, 12 december 1975 en 13 september 1985, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

A. in § 3, eerste lid wordt het getal « 10000 kg » vervangen door het getal « 8000 kg »;

B. § 5 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 5. Voor het remmen van de aanhangwagens die uitsluitend getrokken worden door auto's voor traag vervoer, mag gebruik gemaakt worden van de hydraulische energie van het trekkend voertuig indien aan volgende eisen wordt voldaan :

1. De bestuurder van het trekkend voertuig, waaraan de aanhangwagen is gekoppeld, moet de bedrijfsremminrichting vanaf zijn zitplaats in werking kunnen stellen met een regelbaar bedieningsorgaan, en wel zodanig dat de beweging van het voertuig op een veilige, snelle en doelmatige wijze kan worden beheerst tot volledige stilstand, ongeacht de snelheid en de lading en ongeacht de helling waarop het voertuig zich bevindt.

Indien de bedrijfsrem van de aanhangwagen met hetzelfde orgaan bediend wordt als deze van het trekkend voertuig, mag de maximale toegelaten massa van de aanhangwagen 22000 kg bedragen, met een maximum onder de assen van 20000 kg.

Bij aanhangwagens met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 16000 kg mag een ander bedieningsorgaan voorzien zijn indien het niet achter de bestuurderszitplaats van het trekkend voertuig gelegen is en de bestuurder het tijdens de beweging van het voertuig vanaf zijn zitplaats en zonder losslaten van het stuurwiel kan bedienen.

2º La preuve demandée à l'article 3bis, § 3, sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut belge pour la Sécurité routière / s.b.l., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par l'Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles. »;

B. l'article est complété par les points suivants :

« 4.1º Les prescriptions des directives 77/212/CEE du Conseil des Communautés européennes du 8 mars 1977, 81/334/CEE de la Commission des Communautés européennes du 13 avril 1981 et 84/372/CEE de la Commission des Communautés européennes du 3 juillet 1984, portant adaptation au progrès technique de la directive 70/157/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis peuvent, à la demande du constructeur ou du fabricant, remplacer les dispositions fixées au point 3.

2º La preuve demandée à l'article 3bis, § 3, sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut belge pour la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par l'Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles.

3º A partir du 1^{er} janvier 1990, les prescriptions reprises au 1º deviennent obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date.

4º Les dispositions des annexes II et IV de la directive 81/334/CEE visées au 1º sont applicables immédiatement à tous les dispositifs d'échappement mis en vente après la mise en vigueur du présent arrêté et destinés aux véhicules immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 1975.

Toutefois, les dispositifs ayant un marquage TPSI ou TUV sont reconnus équivalents au marquage CEE et ce jusqu'au 1^{er} janvier 1990.

5.1º Les prescriptions de la directive 84/424/CEE du Conseil des Communautés européennes du 3 septembre 1984 modifiant la directive 70/157/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relative au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis peuvent, à la demande du constructeur ou du fabricant, remplacer les dispositions fixées aux points 3 et 4.

2º La preuve demandée à l'article 3bis, § 3, sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut belge pour la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, à 1130 Bruxelles, soit par l'Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles.

3º A partir du 1^{er} janvier 1992, les prescriptions reprises au 1º deviennent obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date. »

Art. 4. A l'article 47 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux du 14 janvier 1971, du 12 décembre 1975 et du 13 septembre 1985, sont apportées les modifications suivantes :

A. au § 3, alinéa 1^{er}, le nombre « 10000 kg » est remplacé par le nombre « 8000 kg »;

B. le § 5 est remplacé par la disposition suivante :

« § 5. Pour le freinage des remorques qui sont tirées exclusivement par des véhicules automobiles lents, il peut être fait usage de l'énergie hydraulique du véhicule tracteur si les conditions suivantes sont remplies :

1. Le conducteur du véhicule tracteur, auquel la remorque est accouplée, doit pouvoir actionner depuis son siège le frein de service au moyen d'un organe de commande réglable de telle manière que le mouvement du véhicule puisse être contrôlé d'une manière sûre, rapide et efficace jusqu'à l'arrêt complet, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle le véhicule se trouve.

Si le frein de service de la remorque est actionné par le même organe de commande que celui du véhicule tracteur, la masse maximale autorisée de la remorque peut s'élever à 22000 kg avec un maximum sous les essieux de 20000 kg.

Pour les remorques d'une masse maximale autorisée de 18000 kg au maximum, un autre organe de commande peut être prévu à condition que celui-ci ne se trouve pas en arrière du siège du conducteur du véhicule tracteur et que le conducteur puisse l'actionner pendant que le véhicule est en mouvement depuis son siège sans lever les mains du volant de direction.

2. De bedrijfsreminrichting van de aanhangwagen moet aan een hydraulische druk van 150 bar kunnen weerstaan.

Het bedieningsorgaan van de rem op het trekkend voertuig moet zodanig gebouwd zijn dat de hydraulische druk die aan de bedrijfsreminrichting van de aanhangwagen geleverd wordt, kan overgaan van nul tot een maximum begrepen tussen 120 en 150 bar.

3. In geval van storing in de bedrijfsreminrichting of in geval van breken van de hydraulische verbindingssleidingen, moet de afremming van het trekkend voertuig ongestoord verzekerd blijven.

4. Bij een druk van 100 bar moet de werking van de bedrijfsreminrichting zodanig zijn, dat, op een nagenoeg horizontale en droge weg, bij koude remmen, ongeacht belastingstoestand of snelheid, de som van de op de omtrek van de wielen uitgeoefende krachten ten minste gelijk is aan 25 % van de maximum wieldruk bij statische belasting.

5. De parkeerreminrichting moet de van het trekkend voertuig gescheiden aanhangwagen alleen en door louter mechanische werking op een helling van 18 % in beide richtingen staande kunnen houden.

6. De bedrijfsreminrichting of de parkeerreminrichting moet zodanig zijn dat de remmen van de aanhangwagen automatisch vastgezet worden bij het losraken van de aanhangwagen. »

Art. 5. Artikel 57 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975 en 16 november 1984, wordt aangevuld met een paragraaf 10, luidend als volgt :

« § 10. Kantelbeveiligingsinrichtingen op landbouwtrekkers.

1º De voorschriften van de richtlijn 79/622/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 juni 1979 en deze van de richtlijn 82/953/EEG van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 15 december 1982 houdende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van richtlijn 79/622/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende kantelbeveiligingsinrichtingen op landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen (statistische proeven), toegepast volgens de modaliteiten vastgelegd in de artikelen 3 en 3bis, kunnen toepasselijk worden verklaard op verzoek van de constructeur.

2º Het in artikel 3bis, § 3 gevraagde bewijs zal bestaan uit een proefnemingsverslag afgeleverd hetzij door de Vereniging van Belgische Industriëlen v.z.w., A. Drouartlaan 27-29, 1160 Brussel, hetzij door het Bestuur van het Vervoer, Directie B1, Kantersteen 12, 1000 Brussel.

3º Vanaf 1 juli 1988 zijn de voorschriften van 1º bindend voor al de voertuigen waarvoor de aanvraag om goedkeuring vanaf die datum wordt ingediend.

4º Vanaf 1 juli 1989 zijn de voorschriften van 1º bindend voor al de voertuigen die vanaf die datum voor de eerste maal in nieuwe staat in dienst gesteld worden. »

Art. 6. Het koninklijk besluit van 3 december 1976 betreffende de goedkeuring per type van auto's met betrekking tot het toegestane geluidsniveau, wordt opgeheven.

Art. 7. Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Landsverdediging zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 mei 1988.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

H. DE CROO

**De Minister van Landsverdediging
en Minister van het Brusselse Gewest,**

F.-X. de DONNEA

2. Le frein de service de la remorque doit pouvoir résister à une pression hydraulique de 150 bar.

La commande de frein sur le véhicule tracteur doit être construite de manière telle que la pression hydraulique fournie au frein de service de la remorque puisse passer de zéro à un maximum compris entre 120 et 150 bar.

3. En cas de défaillance du frein de service ou en cas de rupture de la canalisation hydraulique de raccordement, le freinage du véhicule tracteur doit rester assuré.

4. A une pression de 100 bar, le fonctionnement du frein de service doit être tel que sur une route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid, quelles que soient les conditions de charge ou de vitesse, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 25 % du poids maximal supporté par les roues en condition statique.

5. Le dispositif de freinage de stationnement doit permettre de maintenir à l'arrêt la remorque, séparée du véhicule tracteur et d'une manière uniquement mécanique sur une déclivité ascendante ou descendante de 18 %.

6. Le dispositif de freinage de service ou de freinage de stationnement doit être tel que le freinage automatique de la remorque soit assuré en cas de rupture d'attelage de la remorque. »

Art. 5. L'article 57 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux du 12 décembre 1975 et du 16 novembre 1984, est complété par un paragraphe 10 rédigé comme suit :

« § 10. Protection en cas de renversement des tracteurs agricoles.

1º Les prescriptions de la directive 79/622/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 juin 1979 et celles de la directive 82/953/CEE de la Commission des Communautés européennes du 15 décembre 1982 portant adaptation au progrès technique de la directive 79/622/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux dispositifs de protection en cas de renversement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues (essais statiques), appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis, peuvent être rendues applicables à la demande du constructeur.

2º La preuve demandée à l'article 3bis, § 3, sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Association des Industriels de Belgique a.s.b.l., avenue A. Drouart 27-29, 1160 Bruxelles, soit par l'Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles.

3º A partir du 1er juillet 1988, les prescriptions reprises au 1º deviennent obligatoires pour tous les véhicules dont la demande d'agrément est introduite à partir de cette date.

4º A partir du 1er juillet 1989, les prescriptions reprises au 1º deviennent obligatoires pour tous les véhicules mis en circulation pour la première fois à l'état neuf à partir de cette date. »

Art. 6. L'arrêté royal du 3 décembre 1976 relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne le niveau sonore admissible, est abrogé.

Art. 7. Notre Ministre des Communications et Notre Ministre de la Défense nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 mai 1988.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

H. DE CROO

**Le Ministre de la Défense nationale
et Ministre de la Région bruxelloise,**

F.-X. de DONNEA