

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2006 — 3429

[C - 2006/14187]

**1 SEPTEMBER 2006. — Koninklijk besluit houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland**

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996 en 27 november 1996;

Gelet op het advies van de Raadgevende Commissie Administratie-Nijverheid, gegeven op 24 januari 2006;

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

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 4 juli 2006;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van 26 juli 2006;

Gelet op het advies nr. 40.911/2/V van de Raad van State, gegeven op 9 augustus 2006, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** § 1. In toepassing van richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer, gewijzigd bij de richtlijn 2003/26/EG van 3 april 2003, zijn de controlebeambten, belast met een mandaat van gerechtelijke politie en behorende tot de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de personeelsleden van het operationeel kader van de federale en lokale politie, hierna « controleurs » genoemd, belast met het uitvoeren van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland zijn ingeschreven.

§ 2. De constructievoorschriften en de voorwaarden waaraan de apparatuur en de controletoeestellen moeten voldoen, worden goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor Mobiliteit of zijn gemachtigde.

De apparatuur en controletoeestellen worden minstens één keer per jaar nagezien door een erkende controle-instelling, aangeduid door de Minister die bevoegd is voor Mobiliteit of zijn gemachtigde.

**Art. 2.** De technische controles langs de weg, bedoeld in artikel 1 van dit besluit, hebben betrekking op :

a) de voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;

b) de voor het vervoer van goederen bestemde motorvoertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton en

c) de aanhangwagens, met inbegrip van opleggers, met een maximale massa van meer dan 3,5 ton.

Zij worden uitgevoerd zonder discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of van het land waar het bedrijfsvoertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht en rekening houdend met de noodzaak om de kosten en de vertraging van de bestuurders en de ondernemingen tot een minimum te beperken.

**Art. 3.** § 1. De technische controle bestaat uit één of meerdere van de volgende elementen :

1° de visuele inspectie van de staat van onderhoud van het bedrijfsvoertuig in stilstand;

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2006 — 3429

[C - 2006/14187]

**1<sup>er</sup> SEPTEMBRE 2006. — Arrêté royal instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger**

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tous véhicules de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, notamment l'article 1<sup>er</sup>, modifiée par les lois des 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996 et 27 novembre 1996;

Vu l'avis de la Commission consultative Administration-Industrie, donnés le 24 janvier 2006;

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

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 4 juillet 2006;

Vu l'accord du Ministre du Budget du 26 juillet 2006;

Vu l'avis n° 40.911/2/V du Conseil d'Etat, donné le 9 août 2006, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** § 1<sup>er</sup>. En application de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, modifiée par la directive 2003/26/CE du 3 avril 2003, les agents de contrôle chargés d'un mandat de la police judiciaire et appartenant au Service public fédéral Mobilité et Transports et le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et locale, ci-après nommés « contrôleurs », sont chargés de l'exécution des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires qui sont immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

§ 2. Les prescriptions de construction et les conditions auxquelles doivent satisfaire l'appareillage et les engins de contrôle sont approuvées par le Ministre qui a la Mobilité dans ses attributions ou son délégué.

L'appareillage et les engins de contrôle sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle agréée, désignée par le Ministre qui a la Mobilité dans ses attributions ou son délégué.

**Art. 2.** Les contrôles techniques routiers, visés à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté, concernent :

a) les véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers comportant plus de 8 places assises, hormis celle du conducteur;

b) les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes et

c) les remorques, y compris les semi-remorques, ayant une masse maximale de plus de 3,5 tonnes.

Ils sont exécutés sans discrimination sur la base de la nationalité du conducteur ou du pays dans lequel est immatriculé ou mis en circulation le véhicule utilitaire et en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

**Art. 3.** § 1<sup>er</sup>. Le contrôle technique se compose d'un ou de plusieurs des éléments suivants;

1° l'inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule utilitaire à l'arrêt;

2° de controle, hetzij van het rapport van de technische controle langs de weg, zoals bedoeld in artikel 4 van dit besluit en opgesteld in de loop van de drie voorafgaande maanden, hetzij van de documenten waaruit overeenstemming blijkt met de technische voorschriften welke op het voertuig van toepassing zijn, en meer bepaald, voor in een lidstaat ingeschreven of in het verkeer gebrachte voertuigen, de controle van het document waaruit blijkt dat het bedrijfsvoertuig de verplichte technische controle van Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens heeft ondergaan;

3° de inspectie om onderhoudsgebreken op te sporen. Deze inspectie heeft betrekking op één of meerdere van de in bijlage 1, punt 10, van dit besluit, vermelde punten. De inspectie van de remmen en van de uitlaatemissies wordt uitgevoerd overeenkomstig bijlage 2 van dit besluit.

§ 2. Vooraleer de controleurs de punten vermeld in bijlage 1, punt 10, van dit besluit controleren, nemen zij het laatste document waaruit blijkt dat het bedrijfsvoertuig de verplichte technische controle van Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens heeft ondergaan, en/of een recent rapport van technische controle langs de weg of enig ander door een erkende instelling afgegeven veiligheidsdocument die (dat) eventueel door de bestuurder word(t)en voorgelegd, in overweging.

Wanneer er blijktens deze documenten in de loop van de laatste drie maanden reeds een inspectie is verricht over een van de punten van bijlage 1, punt 10, wordt dit punt niet opnieuw gecontroleerd, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd is, met name wanneer visueel een of meerdere gebreken worden vastgesteld of de algemene staat van het voertuig doet vermoeden dat het voertuig niet voldoet aan de voorschriften welke op het voertuig van toepassing zijn.

Kan geen enkel van de hierboven bedoelde documenten worden voorgelegd, dan wordt in elk geval de in § 1, 3°, bedoelde inspectie uitgevoerd.

**Art. 4. § 1.** Het rapport van de technische controle langs de weg, betreffende de in artikel 3, § 1, 3°, van dit besluit, bedoelde inspectie, wordt opgesteld door de controleur die de inspectie heeft uitgevoerd of op wiens vraag de controle werd uitgevoerd.

Het model van dit rapport is opgenomen in bijlage 1 van dit besluit en bevat in punt 10 een lijst van de punten die kunnen worden gecontroleerd.

De controleur kruist de overeenstemmende vakjes aan.

Het ingevulde rapport wordt overhandigd aan de bestuurder van het voertuig.

§ 2. Indien de controleurs van mening zijn dat het onderhoudsgebrek van het bedrijfsvoertuig een veiligheidsrisico kan inhouden, met name wat het remsysteem betreft, en nader onderzoek rechtvaardigt, kan het bedrijfsvoertuig aan een nadere controle worden onderworpen in een nabijgelegen keuringstation van een erkende instelling, zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

§ 3. Indien bij deze controle duidelijk wordt dat het voertuig gebreken vertoont die een ernstig risico inhouden voor de inzittenden of andere weggebruikers, kan het gebruik van dit voertuig, op initiatief van de controleur, eventueel door inhouding van de boorddocumenten, met inbegrip van de eventueel vereiste vervoersvergunningen, tijdelijk worden opgeschort. Aan deze opschorting komt een einde wanneer de controleur vaststelt dat aan het hiervoor bedoelde risico werd verholpen.

**Art. 5.** Iedere twee jaar, vóór 31 maart, deelt het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer de Europese Commissie de gegevens mee die het met betrekking tot de twee voorgaande jaren over de gecontroleerde bedrijfsvoertuigen heeft ingewonnen, uitgesplitst naar voertuigklasse, overeenkomstig bijlage 1, punt 6, van dit besluit, en naar het land van inschrijving, evenals de gecontroleerde punten en de geconstateerde gebreken op basis van bijlage 1, punt 10, van dit besluit.

De eerste verstrekking van gegevens bestrijkt een periode van twee jaar die ingaat op 8 september 2006.

2° le contrôle, soit du rapport de contrôle technique routier, tel que visé à l'article 4 du présent arrêté et rédigé dans le courant des trois derniers mois, soit des documents sur lesquels apparaisse la correspondance avec les prescriptions techniques qui sont d'application sur le véhicule, et plus particulièrement, pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation dans un Etat membre, le contrôle du document qui atteste que le véhicule utilitaire a été soumis au contrôle technique obligatoire de la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques;

3° l'inspection visant à déceler les défauts d'entretien. Cette inspection porte sur un ou plusieurs des points énumérés à l'annexe 1<sup>re</sup>, point 10, du présent arrêté. L'inspection des freins et des émissions d'échappement est effectuée conformément à l'annexe 2 du présent arrêté.

§ 2. Les contrôleurs, avant de procéder à une inspection portant sur les points énumérés à l'annexe 1, point 10, du présent arrêté, prennent en considération le dernier document qui prouve que le véhicule utilitaire a été soumis au contrôle technique obligatoire de la directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et/ou un rapport récent de contrôle technique routier ou tout autre document de sécurité délivré par une institution agréée qui est éventuellement présenté par le conducteur en mouvement.

Lorsque ces documents fournissent la preuve qu'une inspection a déjà été effectuée au cours des trois derniers mois sur l'un des points énumérés à l'annexe 1, point 10, ce point n'est pas contrôlé de nouveau, sauf dans le cas où cela serait justifié notamment quand un ou plusieurs défauts sont constatés visuellement ou quand l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application sur le véhicule.

Si aucun des documents précités n'est présenté, l'inspection visée au § 1<sup>er</sup>, 3° est alors effectuée dans tous les cas.

**Art. 4. § 1<sup>er</sup>.** Le rapport de contrôle technique routier relatif à l'inspection visée à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 3° du présent arrêté est rédigé par le contrôleur qui a effectué le contrôle ou à la demande duquel le contrôle a été effectué.

Le modèle de ce rapport est repris à l'annexe 1 du présent arrêté et comporte au point 10 une liste des points qui peuvent faire l'objet de contrôles.

Le contrôleur coche les cases correspondantes.

Le rapport, une fois rempli, est remis au conducteur du véhicule.

§ 2. Si les contrôleurs estiment, lors du contrôle technique routier visé à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, du présent arrêté, que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule utilitaire peut poser un risque de sécurité de nature à justifier, en ce qui concerne notamment le freinage, un examen plus approfondi, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle plus élaboré dans une station de contrôle d'un organisme agréé, visé à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, située à la proximité.

§ 3. S'il est clair que, lors de ce contrôle, le véhicule manifeste des défauts qui présentent un risque sérieux pour les occupants ou les autres usagers de la route, l'utilisation de ce véhicule peut être temporairement suspendue sur l'initiative du contrôleur, éventuellement par le retrait des documents de bord, y compris les licences de transport éventuellement exigées. Cette suspension prend fin lorsque le contrôleur constate que l'on a remédié au risque visé par cette suspension.

**Art. 5.** Tout les deux ans, avant le 31 mars, la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports communique à la Commission européenne les données recueillies sur les deux années précédentes concernant les véhicules utilitaires contrôlés, classés par catégorie de véhicules, conformément à l'annexe 1, point 6, du présent arrêté et selon le pays d'immatriculation, ainsi que les points contrôlés et les défauts constatés sur la base de l'annexe 1, point 10, du présent arrêté.

La première distribution de données couvre une période de deux ans commençant le 8 septembre 2006.

**Art. 6. § 1.** Het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer verleent de andere lidstaten de nodige bijstand en deelt hen de, overeenkomstig artikel 7 van vermelde richtlijn 2000/30/EG, vereiste gegevens mee.

Ernstige gebreken aan bedrijfsvoertuigen met een buitenlandse kentekenplaat, inzonderheid die welke tot opschorting van gebruik hebben geleid, worden gemeld aan de bevoegde instantie van de lidstaat waar het bedrijfsvoertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht, aan de hand van het controlerapport, waarvan het model is bepaald in bijlage 1 van dit besluit.

§ 2. Indien overeenkomstig artikel 7, tweede lid, van voormelde richtlijn een bevoegde buitenlandse instantie of controleur van een andere lidstaat van mening is dat het aan een in België ingeschreven bedrijfsvoertuig vastgestelde onderhoudsgebrek een ernstig veiligheidsrisico inhoudt en dringend nader onderzoek rechtvaardigt, kan het bedrijfsvoertuig in België aan een technische keuring worden onderworpen. Behoudens hetgeen hierna is bepaald, gelden voor deze keuring dezelfde regels als voor de keuringen bedoeld in artikel 23sexies, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Het niet aanbieden van het voertuig binnen de gestelde termijn heeft tot gevolg dat het voertuig niet langer gedekt is door een geldig keuringsbewijs.

§ 3. Het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer evalueert elk verzoek dat hem door een buitenlandse instantie wordt overgezonden en maakt dit verzoek indien nodig over aan een, overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, erkende instelling.

Het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer stelt de bevoegde instantie van de lidstaat die de gebreken heeft vastgesteld in kennis van de genomen maatregelen.

§ 4. Wanneer het verzoek aan een, overeenkomstig voormeld besluit, erkende instelling wordt overgemaakt, roept het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer de titularis van het voertuig op, per aangetekende brief, om binnen de vijftien dagen, te rekenen vanaf de ontvangst van deze brief, een volledige keuring van het voertuig te laten uitvoeren. De instelling deelt het resultaat van deze keuring mee aan het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

**Art. 7.** Dit besluit treedt in werking op 8 september 2006.

**Art. 8.** Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Mobiliteit zijn belast, ieder wat haar/hem betreft, met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 1 september 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Justitie,  
Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Financiën,  
D. REYNDERS

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

**Art. 6. § 1<sup>er</sup>.** La Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports accorde l'assistance nécessaire aux autres Etats membres et leur communique, conformément à l'article 7 de la directive 2000/30/CE mentionnée, les données exigées.

Les défauts graves aux véhicules utilitaires ayant une plaque d'immatriculation étrangère, notamment ceux ayant engendré la suspension d'utilisation, sont signalés aux autorités compétentes de l'Etat membre d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire sur la base du modèle de rapport de contrôle figurant à l'annexe 1 du présent arrêté.

§ 2. Si, conformément à l'article 7, deuxième alinéa, de la directive précitée, une instance étrangère compétente ou un contrôleur d'un autre Etat membre estime que le défaut d'entretien constaté sur un véhicule utilitaire immatriculé en Belgique présente un risque de sécurité grave et justifie rapidement un examen plus approfondi, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle technique en Belgique. Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, les mêmes règles sont valables pour ce contrôle que celles pour les contrôles visés à l'article 23sexies, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. La non-présentation du véhicule y afférent dans le délai fixé a pour conséquence que le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle valable.

§ 3. La Direction générale Mobilité et Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et Transports évalue chaque requête qui lui est transmise par une instance étrangère et transmet, si nécessaire, cette requête à une institution agréée conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

La Direction générale Mobilité et Sécurité Routière du Service Public fédéral Mobilité et Transports met au courant l'institution compétente de l'Etat membre qui a constaté les défauts des mesures prises.

§ 4. Lorsqu'une requête est transmise à une institution agréée conformément à l'arrêté précité, la Direction générale Mobilité et Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et Transports convoque par lettre recommandée le titulaire du véhicule à faire effectuer un contrôle complet du véhicule dans les quinze jours à compter de la réception de ladite lettre. L'institution communique le résultat de ce contrôle à la Direction générale Mobilité et Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et Transports.

**Art. 7.** Cet arrêté entre en vigueur le 8 septembre 2006.

**Art. 8.** Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de la Mobilité sont chargés, chacun en ce qui la/le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1<sup>er</sup> septembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Justice,  
Mme L. ONKELINX

Le Ministre des Finances,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

**BIJLAGE I****MODEL VAN EEN RAPPORT VAN TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG MET EEN LIJST VAN DE TE CONTROLEREN PUNTEN**  
(Richtlijn 2000/30/EG)

1. Plaats van de controle: .....
2. Datum: .....
3. Tijd: .....
4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig:  
.....
5. Kenletters van het land en kenteken van de aanhanger/oplegger:  
.....
6. Voertuigklasse:
  - a)  Lichte vrachtwagen (3,5-12 t)<sup>1</sup>
  - b)  Aanhangwagen<sup>2</sup>
  - c)  Vrachtwagencombinatie<sup>3</sup>
  - d)  Autobus of toerbus<sup>4</sup>
  - e)  Vrachtwagen (meer dan 12 t)<sup>5</sup>
  - f)  Oplegger<sup>6</sup>
  - g)  Geleed voertuig<sup>7</sup>
7. Onderneming die het vervoer uitvoert/adres: .....
8. Nationaliteit: .....
9. Bestuurder: .....

<sup>1</sup> Motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen, met ten minste vier wielen, en met een maximummassa van meer dan 3,5 t, maar ten hoogste 12 t (categorie N2).

<sup>2</sup> Voertuig dat bestemd is om aan een motorvoertuig gekoppeld te worden, met uitzondering van opleggers, en dat op grond van ontwerp en inrichting voor goederenvervoer wordt gebezigd: aanhangwagens met een maximummassa van meer dan 3,5 t, maar ten hoogste 10 t (categorie O3); aanhangwagens met een maximummassa van meer dan 10 t (categorie O4).

<sup>3</sup> Motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 t (categorieën N2 en N3), gekoppeld aan een aanhangwagen (categorieën O3 en O4).

<sup>4</sup> Motorvoertuig met ten minste vier wielen, bestemd voor het vervoer van personen en met, buiten de bestuurderszitplaats, meer dan acht zitplaatsen (categorieën M2 en M3).

<sup>5</sup> Motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen, met ten minste vier wielen, en met een maximummassa van meer dan 12 t (categorie N3).

<sup>6</sup> Voertuig dat bestemd is om aan een motorvoertuig gekoppeld te worden op een zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen, en dat op grond van ontwerp en inrichting voor goederenvervoer wordt gebezigd (categorieën O3 en O4).

<sup>7</sup> Trekker gekoppeld aan een oplegger.

## 10. Gecontroleerde punten:

	Gecontroleerd	Niet gecontroleerd	Afgekeurd
a) Remsysteem en haar onderdelen <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Uitlaatsystemen <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Opaciteit (diesel) <sup>1</sup>			
d) Gasemissies [benzine, aardgas of vloeibaar petroleumgas (LPG)] <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Stuurinrichting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Lampen, verlichting en lichtsignaalinrichtingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Wielen/banden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Ophanging (zichtbare gebreken)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Chassis (zichtbare gebreken)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Tachograaf (installatie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Snelheidsbegrenzer (installatie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Sporen van brandstof- en/of olie lekkage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Resultaat van de controle:

Opschorting van het gebruik van het  
voertuig dat ernstige gebreken vertoont

## 12. Diversen/opmerkingen:.....

.....

.....

.....

## 13. Instantie/functionaris of controleur die de controle heeft uitgevoerd

.....

Handtekening van de instantie, functionaris of controleur die de controle heeft uitgevoerd.

<sup>1</sup> Deze punten zijn een deel van de proeven en/of specifieke controles op de in bijlage II bij Richtlijn 2000/30/EG beschreven wijze.

Gezien om te worden toegevoegd aan ons besluit van 1 september 2006 houdende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Justitie,  
Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Financiën,  
D. REYNDERS

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

## ANNEXE I

MODÈLE DE RAPPORT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER COMPORTANT UNE LISTE DES  
POINTS FAISANT L'OBJET DU CONTRÔLE

(Directive 2000/30/CE)

1. Lieu du contrôle : .....
2. Date : .....
3. Heure : .....
4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule : .....
- .....
5. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque : .....
- .....
6. Catégorie de véhicule :
- a)  Camion léger (3,5-12 tonnes) <sup>1</sup>                      e)  Poids lourd (plus de 12 tonnes) <sup>5</sup>
- b)  Remorque <sup>2</sup>    f)  Semi-remorque <sup>6</sup>
- c)  Train routier <sup>3</sup>    g)  Véhicule articulé <sup>7</sup>
- d)  Autobus ou autocar <sup>4</sup>
7. Entreprise effectuant le transport/adresse : .....
8. Nationalité : .....
9. Conducteur : .....

<sup>1</sup> Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 tonnes (catégorie N2).

<sup>2</sup> Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises : remorques d'une masse maximale dépassant 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 10 tonnes (catégorie O3) ; remorques d'une masse maximale dépassant 10 tonnes (catégorie O4).

<sup>3</sup> Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant un poids maximal excédant 3,5 tonnes (catégorie N2, N3) attelé à une remorque (catégories O3 et O4).

<sup>4</sup> Véhicule à moteur affecté au transport de personnes, ayant au moins quatre roues et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises (catégories M2, M3).

<sup>5</sup> Véhicule à moteur affecté au transport de marchandises, ayant au moins quatre roues et un poids maximal excédant 12 tonnes (catégorie N3).

<sup>6</sup> Tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur d'une manière telle qu'une partie de cette semi-remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule et qui, de par sa conception et son aménagement, est affecté au transport de marchandises (catégories O3 et O4)

<sup>7</sup> Véhicule tracteur couplé à une semi-remorque

## 10. Points contrôlés :

	contrôlés	non contrôlés	non conformes
a) dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) dispositif d'échappement <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) opacité de la fumée (diesel) <sup>1</sup>			
d) émissions gazeuses [essence, gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié (GPL)] <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) système de direction	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) roues/pneus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) suspension (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) châssis (défectuosités visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachygraphe (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) limiteur de vitesse (installation et fonctionnement)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Fuites de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Résultats du contrôle :

Suspension de l'utilisation du véhicule  
qui présente des défauts graves

12. Divers/observations : .....

.....  
.....  
.....

13. Autorité/agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle .....

.....

Signature de l'autorité, agent ou inspecteur ayant procédé au contrôle.

<sup>1</sup> Ces points font l'objet d'essais et/ou de contrôles spécifiques selon les modalités prévues à l'annexe II de la directive 2000/30/CE.

Vu pour être annexe à Notre arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique on à l'étranger.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Justice,  
Mme L. ONKELINX

Le Ministre des Finances,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

## Bijlage II

## DETAILS VAN DE PROEVEN EN/OF CONTROLES OP DE REMMEN EN DE UITLAATEMISSIES

## 1. Specifieke voorwaarden voor de remmen

Alle onderdelen van het remsysteem en het bedieningsmechanisme moeten in goede en bedrijfsklare staat worden gehouden en op de juiste wijze zijn afgesteld. Het remsysteem van het voertuig moet de volgende remfuncties kunnen uitvoeren :

- a) bij motorvoertuigen en de aanhangwagens of opleggers daarvan moet het bedrijfsremsysteem het voertuig veilig, snel en doelmatig kunnen vertragen en tot stilstand kunnen brengen, wat de beladingstoestand en de hellinggradiënt van de weg waar het voertuig op rijdt naar boven of naar beneden ook moge zijn;
- b) bij motorvoertuigen en de aanhangwagens en opleggers daarvan moet een parkeerrem het voertuig in stilstaande toestand kunnen houden, ongeacht de beladingstoestand en de helling van de weg.

## 2. Specifieke voorwaarden voor de uitlaatemissies

## 2.1. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking (benzine)

- a) De uitlaatemissies worden niet geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde :
  - 1) visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
  - 2) visuele controle van enig door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn.

Na een redelijke warmlooperperiode van de motor (rekening houdend met de aanbevelingen van de fabrikant) wordt het koolmonoxide(CO)gehalte van de uitlaatgassen gemeten waarbij de motor stationair (onbelast) loopt.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde. Indien dit gegeven niet beschikbaar is of de bevoegde instanties van de lidstaten besluiten dit niet als een referentiewaarde te gebruiken, mag het CO-gehalte niet groter zijn dan :

- 1) bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen vóór 1 oktober 1986 : CO - 4,5 vol. %;
- 2) bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen na 1 oktober 1986 : CO - 3,5 vol. %.

b) Indien de uitlaatemissies worden geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde :

- 1) visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
- 2) visuele controle van enig door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
- 3) bepaling van de doelmatigheid van het emissiebestrijdingssysteem van het voertuig door meting van de lambdawaarde en het Cogehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4 of volgens de procedures van de fabrikant die ten tijde van de typegoedkeuring zijn goedgekeurd. Bij elke proef laat men de motor warm lopen overeenkomstig de aanbevelingen van de voertuigfabrikant;
- 4) uitlaatemissies — grenswaarden.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde. Indien dit gegeven niet beschikbaar is, mag het CO-gehalte niet groter zijn dan de volgende waarden :

- i) meting bij stationair toerental van de motor :

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

- ii) meting bij het hoge onbelaste toerental, ontkoppeld (motortoerental minstens 2 000 min<sup>-1</sup>) :

CO-gehalte : maximaal 0,3 vol. %, en voor wat betreft voertuigen die de typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of latere wijzigingen, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,2 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002.

Lambda :  $1 \pm 0,03$  overeenkomstig de specificaties van de fabrikant;

- iii) bij motorvoertuigen die overeenkomstig Richtlijn 70/220/EEG (zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG en latere wijzigingen) met een eigen diagnosesysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust mag de correcte werking van het emissiesysteem in plaats van met de onder i) beschreven test worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en gelijktijdig de correcte werking van het OBD-systeem te controleren.

## 2.2. Motorvoertuigen uitgerust met (diesel)motoren met compressieontsteking

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



- b) Conditionering van het voertuig
- 1) Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorafgaande conditionering, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.
  - 2) Behalve in het onder d), punt 5, bedoelde geval kan een voertuig niet worden afgekeurd tenzij het eerst volgens de onderstaande voorschriften is geconditioneerd :
    - i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt, of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid-infrarood straling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;
    - ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.
- c) Controleprocedure
- 1) Visuele controle van enige door de fabrikant gemonteerde emissiebestrijdingsapparatuur om na te gaan of deze compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn.
  - 2) De motor en de eventueel gemonteerde drukklader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.
  - 3) Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.i. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximumbrandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.
  - 4) Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat tweederde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorieën 1 en 2 van bijlage I, ten minste 2 seconden.
- d) Grenswaarden
- 1) Het concentratieniveau mag het niveau niet overschrijden dat overeenkomstig Richtlijn 72/306/EEG van de Raad op de plaat is genoteerd.
  - 2) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer de bevoegde autoriteiten van de lidstaten besluiten deze waarde niet als referentie te gebruiken, mag het concentratieniveau niet hoger zijn dan het door de fabrikant vermelde niveau of de volgende grenswaarden voor de absorptiecoëfficiënt :
 

Maximumabsorptiecoëfficiënt bij :

    - dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging : 2,5 m-1,
    - dieselmotoren met drukvulling : 3,0 m-1,
    - een grenswaarde van 1,5 m-1 is van toepassing op de volgende voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in :
      - a) rij B van de tabel in rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG (licht bedrijfsvoertuig diesel-Euro4);
      - b) rij B1 van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG (zwaar bedrijfsvoertuig diesel-Euro4);
      - c) rij B2 van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG (zwaar bedrijfsvoertuig diesel-Euro5);
      - d) rij C van de tabellen in rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG (zwaar bedrijfsvoertuig EEV) of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG,

of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG, of equivalente waarden wanneer gebruik wordt gemaakt van apparatuur van een type dat afwijkt van dat welke bij de EG-typegoedkeuring is gebruikt.

Wanneer overeenstemming met rubriek 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG, of met rubriek 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG, niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2008.
  - 3) Voertuigen die voor de eerste keer vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, zijn vrijgesteld van deze voorschriften.
  - 4) Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.
  - 5) Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten, in afwijking van het bepaalde in punt 2.2, onder d), punt 4, voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld in punt 2.2, onder b), punt 2, ii). Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook, in afwijking van het bepaalde in punt 2.2, onder d), punt 4, voertuigen goedkeuren, waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeldpunt 2.2, onder b), punt 2, ii), aanzienlijk lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.

## 2.3. Controleapparatuur

De voertuigemissies worden gemeten met apparatuur die ontworpen is om nauwkeurig vast te stellen of aan de voorgeschreven of aan de door de fabrikant aangegeven grenswaarden wordt voldaan.

## 3. Specifieke voorwaarden betreffende snelheidsbegrenzers

- waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer is geïnstalleerd, indien deze is voorgeschreven krachtens Richtlijn 92/6/EEG van de Raad,
- controleer de geldigheid van de snelheidsbegrenzerplaat,
- waar mogelijk, controleer of de zegels van de snelheidsbegrenzer, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn,
- waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer voorkomt dat de snelheid van de in artikel 2 en artikel 3 van Richtlijn 92/6/EEG bedoelde voertuigen de voorgeschreven waarden overschrijdt.

Gezien om te worden toegevoegd aan ons besluit van 1 september 2006 houdende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

## ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Justitie,  
Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Financiën,  
D. REYNDERS

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

## Annexe II

## MODALITES CONCERNANT LES ESSAIS ET/OU CONTROLES CONCERNANT LES DISPOSITIFS DE FREINAGE ET LES EMISSIONS D'ECHAPPEMENT

## 1. Conditions spécifiques concernant les dispositifs de freinage

Il est exigé que chaque partie du système de freinage et son mode d'action soient maintenus en parfait état de marche et soient correctement réglés.

Les freins du véhicule doivent remplir les fonctions de freinage suivantes :

- a) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de service capable de ralentir le véhicule et de l'arrêter de manière sûre, rapide et efficace, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route sur laquelle il circule;
- b) pour les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, un frein de stationnement capable de maintenir le véhicule à l'arrêt, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route.

## 2. Conditions spécifiques concernant les émissions d'échappement

## 2.1. Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence)

- a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda :
  - 1) inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
  - 2) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites.

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

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des Etats membres décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes :

- 1) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> octobre 1986 : CO : - 4,5 % vol.;
  - 2) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> octobre 1986 : CO : - 3,5 % vol.
- b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda :
    - 1) inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
    - 2) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;
    - 3) détermination de l'efficacité du système de régulation des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4 ou aux procédures proposées par le constructeur et agréées lors de la réception par type. Pour chacun des tests, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur du véhicule;

## 4) émissions à la sortie du tuyau d'échappement — Valeurs limites.

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes :

## i) mesures à effectuer moteur tournant au ralenti :

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

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

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

Lambda :  $1 \pm 0,03$  ou selon les spécifications du constructeur;

## iii) pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) conformément à la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, les Etats membres peuvent, au lieu de recourir à l'essai spécifié au point i), contrôler le fonctionnement du système de régulation des émissions en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD, en vérifiant simultanément le bon fonctionnement du système OBD.

## 2.2. Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (diesel)

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

## b) Mise en condition du véhicule :

1) les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant;

2) sous réserve des dispositions du point d) 5), aucun véhicule ne peut être refusé sans avoir été mis dans les conditions suivantes :

i) le moteur doit être chaud : autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;

ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.

## c) Procédure d'essai :

1) inspection visuelle de tout équipement de régulation des émissions installé par le constructeur, afin de vérifier s'il est complet et dans un état satisfaisant, et s'il ne présente pas de fuites;

2) le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;

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

4) à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I.

## d) Valeurs limites :

1) le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément à la directive 72/306/CEE du Conseil;

2) lorsque cette donnée n'est pas disponible ou que les autorités compétentes des Etats membres décident de ne pas s'y référer, le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau déclaré par le constructeur ou les valeurs limites du coefficient d'absorption, qui sont les suivantes :

Coefficient d'absorption maximal pour :

— moteurs diesel à aspiration naturelle : 2,5 m<sup>-1</sup>;

— moteurs diesel turbocompressés : 3,0 m<sup>-1</sup>,

— une limite de 1,5 m<sup>-1</sup> s'applique aux véhicules suivants réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées :

a) à la ligne B du tableau de la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE (véhicules utilitaires légers à moteur diesel-Euro4);

b) à la ligne B1 des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires légers à moteur diesel-Euro4);

- c) à la ligne B2 des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I<sup>re</sup> de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires lourds à moteur diesel-Euro5);
- d) à la ligne C des tableaux de la section 6.2.1 de l'annexe I<sup>re</sup> de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE (véhicules utilitaires lourds EEV), ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, ou conformément aux valeurs limites figurant dans une modification ultérieure de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/CE,
- ou conformément à des valeurs limites équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.
- Lorsqu'il n'y a pas de correspondance possible avec la section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/CE, ou avec la section 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CE, modifiée par la directive 1999/96/CE, les dispositions ci-dessus s'appliquent aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008;
- 3) ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980;
- 4) Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées au moins dans les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les Etats membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer;
- 5) pour éviter des essais inutiles, les Etats membres peuvent, par dérogation aux dispositions de la section 2.2, point d) 4), refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés à la section 2.2, point b) 2 ii) (ou l'application d'un procédé équivalent) dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les Etats membres peuvent, par dérogation aux dispositions de la section 2.2, point d) 4), admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge visés à la section 2.2, point b) 2 ii), (ou l'application d'un procédé équivalent) sont largement inférieures aux valeurs limites.

### 2.3. Appareillage de contrôle

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

#### 3. Conditions spécifiques concernant les limiteurs de vitesse :

- si possible, vérifier si le limiteur de vitesse est installé conformément à la directive 92/6/CEE du Conseil,
- contrôler la validité de la plaque du limiteur de vitesse,
- si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, tout autre dispositif de protection contre les manipulations frauduleuses sont intacts,
- vérifier dans la mesure du possible que le limiteur de vitesse empêche les véhicules mentionnés aux articles 2 et 3 de la directive 92/6/CEE de dépasser les valeurs prescrites.

Vu pour être annexe à Notre arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique on à l'étranger.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Justice,  
Mme L. ONKELINX

Le Ministre des Finances,  
D. REYNDERS

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2006 — 3430

[C — 2006/14186]

**1 SEPTEMBER 2006.** — Koninklijk besluit 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 veiligheidsstoelbehooren moeten voldoen

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidsstoelbehooren moeten voldoen, inzonderheid artikel 4bis, ingevoegd bij de wet van 15 mei 2006;

Gelet op het koninklijk besluit van 24 maart 1997 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, inzonderheid op artikel 5, gewijzigd bij de koninklijk besluiten van 19 juli 2000, 11 december 2001 en 27 maart 2006;

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2006 — 3430

[C — 2006/14186]

**1<sup>er</sup> SEPTEMBRE 2006.** — Arrêté royal 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 de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, notamment l'article 4bis, inséré par la loi du 15 mai 2006;

Vu l'arrêté royal du 24 mars 1997 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de transport par route de marchandises dangereuses, à l'exception des matières explosibles et radioactives, notamment l'article 5, modifié par les arrêtés royaux du 19 juillet 2000, 11 décembre 2001 et 27 mars 2006;