

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2022/41988]

1 SEPTEMBER 2022. — Besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

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, meer bepaald, het eerste artikel, vervangen door de wet van 18 juli 1990, en gewijzigd bij de wetten van 5 april 1995, 4 augustus 1996, 27 november 1996, en artikel 2 vervangen door de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het 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;

Gelet op het advies van de raadgevende commissie "Administratienijverheid", gegeven op 15 juni 2022;

Gelet op het advies nr. 71.560/4 van de Raad van State, gegeven op 20 juni 2022, in uitvoering van artikel 84, § 1<sup>er</sup>, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op de gelijke kansen test van 10 mars 2022;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn wetgeving moet aanpassen naar aanleiding van de zesde staatshervorming en de daaruit voortvloeiende bevoegdheidsoverdrachten;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de Europese richtlijnen moet naleven op de gebieden waarvoor het bevoegd is;

Overwegende dat artikel 10 van richtlijn 2014/45/EU moet worden omgezet;

Op de voordracht van de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Verkeersveiligheid,

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — *Omzetting van de richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG.*

**Artikel 1.** Dit hoofdstuk vormt de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG.

**Art. 2.** Artikel 23novies van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische voorwaarden waaraan motorrijtuigen en hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zoals laatstelijk gewijzigd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 november 2018, wordt aangevuld met een paragraaf 4, die luidt als volgt:

"§ 4. Een geldig keuringsbewijs dat is afgegeven in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte voor een in die lidstaat geregistreerd voertuig waaruit blijkt dat het voertuig met goed gevolg een technische controle als vermeld in richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG, heeft ondergaan, wordt erkend in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ongeacht eventuele verschillen in de frequentie-intervallen voor periodieke technische controles verplicht door deze lidstaat.

Als een voertuig dat in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte al is geregistreerd, opnieuw wordt ingeschreven in het Brussels hoofdstedelijk Gewest op naam van dezelfde titularis, wordt het keuringsbewijs dat door die andere lidstaat is afgegeven, erkend in het Brussels hoofdstedelijk Gewest, op voorwaarde dat het keuringsbewijs nog geldig is wat betreft de frequentie-intervallen voor periodieke technische controles, vermeld in artikel 23ter. Als er twijfel

## REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2022/41988]

1 SEPTEMBRE 2022. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

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<sup>er</sup>, tel que remplacé par la loi du 18 juillet 1990, et modifié par les lois du 5 avril 1995, du 4 août 1996, du 27 novembre 1996, et l'article 2 remplacé par la loi du 18 juillet 1990 ;

Vu l'arrêté 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 ;

Vu l'avis de la commission consultative « Administration-Industrie » donné le 15 juin 2022 ;

Vu l'avis n° 71.560/4 du Conseil d'État, donné le 20 juin 2022, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Vu le test d'égalité des chances du 10 mars 2022 ;

Considérant la nécessité pour la Région de Bruxelles-Capitale d'adapter sa législation à la suite de la sixième réforme de l'Etat et aux transferts de compétences qui s'en sont suivis ;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale doit se conformer aux directives européennes dans les matières qui sont de sa compétence ;

Considérant la nécessité de transposer l'article 10 de la directive 2014/45/UE ;

Sur la proposition de la Ministre du Gouvernement en charge de la Sécurité routière,

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE I. — *Transposition de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent chapitre transpose partiellement la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

**Art. 2.** À l'article 23novies de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 novembre 2018, est complété par un paragraphe 4, libellé comme suit :

« § 4. Un certificat de contrôle technique délivré par un centre de contrôle technique ou par l'autorité compétente d'un État membre de l'Espace économique européen pour un véhicule enregistré dans cet État membre attestant de ce que le véhicule a passé avec succès un contrôle technique tel que visé par la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, est reconnue par la Région de Bruxelles-Capitale, indépendamment de la fréquence des contrôles imposés par cet État membre.

Si un véhicule immatriculé dans un autre État membre de l'Espace économique européen est nouvellement immatriculé en Région de Bruxelles-Capitale au nom du même titulaire, le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, est reconnu par la Région de Bruxelles-Capitale, comme si elle l'avait elle-même délivré, à la condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable compte tenu de la fréquence de renouvellement du contrôle

is over de geldigheid van het keuringsbewijs, kan het Gewest de geldigheid nagaan alvorens het keuringsbewijs te erkennen.”

**HOOFDSTUK II.** — *Omzetting van richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten zoals gewijzigd bij Verordening 2019/1242/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen.*

**Art. 3.** Dit hoofdstuk vormt een gedeeltelijke omzetting van richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

**Art. 4.** § 1 In artikel 1, § 2, punt 88, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement betreffende de technische voorwaarden waaraan motorrijtuigen en hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 2 oktober 2017, worden de woorden « - gelede voertuigen » ingevoegd tussen de woorden « "sleep » et de woorden « " : elke groep » ;

§ 2. In artikel 1, § 2, van hetzelfde besluit worden de volgende definities ingevoegd in fine:

130. “intermodale vervoerarrangement”:

a) gecombineerd vervoer als gedefinieerd in artikel 1 van richtlijn 92/106/EEG van de Raad (\*) voor het vervoer van een of meer containers of wissellaadbakken, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet, of

b) het vervoer van een of meer containers of wissellaadbakken, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet, waarbij gebruik wordt gemaakt van vervoer over water, op voorwaarde dat de afstand van het begin- of het eindvervoer over de weg op het grondgebied van de Unie niet groter is dan 150 km. De bovenvermelde afstand van 150 km mag worden overschreden om de dichtstbij gelegen, geschikte vervoersterminal voor de voorgenomen dienst te bereiken, indien het vervoer wordt verricht met:

- i) voertuigen die voldoen aan artikel 32bis, 3.2.3., eerste lid, c), e), f), of
- ii) voertuigen die voldoen aan artikel 32bis, eerste lid, 1 3.2.3., d) et g), indien dergelijke afstanden zijn toegelaten in de betrokken lidstaat.

Voor intermodale vervoerarrangementen kan de dichtstbij gelegen, geschikte vervoersterminal die de dienst verleent, gelegen zijn in een andere lidstaat dan de lidstaat waarin de zending werd ingeladen of uitgeladen;

131. “Emissievrij voertuig”: een emissievrij zwaar voertuig, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 11, van Verordening EU 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad.”

**Art. 5.** In artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreffende het algemeen reglement op de technische voorwaarden waaraan motorrijtuigen en hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, laatstelijk gewijzigd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 oktober 2019, worden de volgende wijzigingen ingevoegd:

- 1) Het punt “Definities” wordt geschrapt;
- 2) Onder “1.4.2. Bijzondere voorschriften”, de punten 1.4.2.3, 1.4.2.4 en 1.4.2.5 worden ingetrokken;
- 3) In punt 1.4.2.6., worden de woorden “,of met emissievrij,” ingevoegd tussen de woorden “aangedreven motorvoertuigen” en de woorden “met drie assen”,

4) Punt 2.2 wordt vervangen door de volgende tekst:

“2.2 Massa’s.

De maximaal toegestane massa’s gelden voor de volgende voertuigen:

- a. voor 2-assige enkelvoudige voertuigen: 19.500 kg;
- b. voor enkelvoudige voertuigen met 3 assen: 26.000 kg;
- c. voor gelede voertuigen met 3 assen: 28.000 kg;
- d. voor dubbel gelede voertuigen met twee aangedreven wielen met vier of meer assen: 38.000 kg.

technique périodique visé à l’article 23ter. En cas de doute, la Région peut vérifier la validité du certificat de contrôle technique avant de le reconnaître. »

**CHAPITRE II.** — *Transposition de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, modifiée par le règlement 2019/1242/UE du Parlement européen et du conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs.*

**Art. 3.** Le présent chapitre transpose partiellement la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

**Art. 4.** § 1. À l’article 1, § 2, point 88, de l’arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié en dernier lieu par l’arrêté royal du 2 octobre 2017, les mots « - véhicules articulés » sont insérés entre les mots « "train de véhicules » et les mots « " : tout ensemble » ;

§ 2. À l’article 1, § 2, du même arrêté, les définitions suivantes sont insérées in fine :

130. « opération de transport intermodal » :

a) les opérations de transports combinés définies à l’article 1<sup>er</sup> de la directive 92/106/CEE du Conseil (\*) effectuant un transport d’un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu’à une longueur totale maximale de 45 pieds; ou

b) des opérations de transport par voie d’eau effectuant un transport d’un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu’à une longueur totale maximale de 45 pieds, pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l’Union. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d’atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé, s’il s’agit de:

- i) véhicules conformes à l’article 32bis, 3.2.3., alinéa 1<sup>er</sup>, c), e), f), ou
- ii) véhicules conformes à l’article 32bis, 3.2.3., alinéa 1<sup>er</sup>, d) et g), dans les cas où de telles distances sont autorisées dans l’Etat membre concerné.

Pour les opérations de transport intermodal, le terminal de transport approprié le plus proche qui fournit le service peut être situé dans un Etat membre autre que celui dans lequel la cargaison a été chargée ou déchargée ;

131. « Véhicule à émission nulle » : un véhicule utilitaire lourd à émission nulle au sens de l’article 3, point 11), du Règlement UE 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ».

**Art. 5.** À l’article 32bis de l’arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié en dernier lieu par l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 octobre 2019, les modifications suivantes sont insérées :

- 1) Le point « Définitions » est abrogé ;
- 2) Au point « 1.4.2. Règles particulières », les points 1.4.2.3, 1.4.2.4 et 1.4.2.5. sont abrogés ;
- 3) Au point 1.4.2.6., les mots « ou à émission nulle » sont insérés entre les mots « carburant de substitution » et les mots « doit être » ;

4) Le point 2.2. est remplacé par ce qui suit :

« 2.2.Masses.

Les masses maximales autorisées s’appliquent aux véhicules suivants :

- a. pour les véhicules simples à 2 essieux : 19.500 kg;
- b. pour les véhicules simples à 3 essieux : 26.000 kg;
- c. pour les véhicules articulés à 3 essieux : 28.000 kg;
- d. pour les véhicules bi-articulés à 4 essieux ou plus : 38.000 kg.

De toelaatbare maximummassa van deze voertuigen wordt vermeerderd met het extra gewicht dat toe te schrijven is aan de alternatieve brandstof of de emissievrijtechnologie, tot een maximum van respectievelijk 1 ton en 2 ton bij voertuigen als bedoeld onder *b*) en *c*), mits in het geval van voertuigen als bedoeld onder *c*) de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of vering die in de Europese Unie als gelijkwaardig is erkend of wanneer elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximummassa van elke as niet groter is dan 9,5 ton."

5) Punt 3.2.1. wordt vervangen door wat volgt:

"3.2.1. De volgende maximaal toegestane massa's zijn van toepassing op de volgende motorvoertuigen:

- a. voor motorvoertuigen met 2 assen: 19.000 kg;
- b. voor motorvoertuigen met 3 assen: 26.000 kg;
- c. voor motorvoertuigen met 4 of meer assen: 32.000 kg.

De toelaatbare maximummassa van deze voertuigen wordt vermeerderd met het extra gewicht dat is toe te schrijven aan de alternatieve brandstof of de emissievrije technologie, tot een maximum van respectievelijk 1 ton en 2 ton in het geval van voertuigen als bedoeld onder *a*) en *b*).

6) Punt 3.2.3. wordt vervangen door wat volgt:

"3.2.3. De volgende maximaal toegestane massa's zijn van toepassing op de volgende gelede voertuigen

- a) een trekker met twee assen en een oplegger met één as: 29.000 kg;
- b) een trekker met twee assen en een oplegger met twee assen: 39.000 kg;
- c) een trekker met twee assen en een oplegger met drie assen, voorzien van een van de volgende ophangingstypen:
  - met mechanische ophanging: 43.000 kg ;
  - met luchtvering: 44.000 kg;
- d) een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met drie assen waarmee, bij intermodaal vervoer, een of meer containers of wissellaadbakken worden vervoerd met een totale lengte van 45 voet en met een van de volgende ophangingstypen:
  - met mechanische ophanging: 43.000 kg ;
  - met pneumatische ophanging: 44.000 kg;
- e) een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger met twee assen: 44.000 kg;
- f) een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger met drie assen: 44.000 kg ;
- g) een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger met twee of drie assen die in het kader van intermodaal vervoer een of meer containers of wissellaadbakken vervoert met een totale lengte van 45 voet of meer: 44.000 kg.

De toelaatbare maximummassa van deze voertuigen wordt vermeerderd met het extra gewicht dat is toe te schrijven aan de alternatieve brandstof of de emissievrijtechnologie, tot een maximum van respectievelijk 1 ton en 2 ton, met uitzondering van de onder *a*) bedoelde voertuigen."

7) Punt 3.2.4. wordt vervangen door wat volgt:

"3.2.4. De volgende toelaatbare maximummassa's zijn van toepassing op voertuigcombinaties, bestaande uit :

- a) een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met één as: 29.000 kg ;
- b) een motorvoertuig met twee assen en een tandemhangwagen: 36.000 kg;
- c) een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met twee assen: 39.000 kg ;
- d) een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met drie assen: 40.000 kg;
- e) een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met drie assen: 44.000 kg;

La masse maximale autorisée prévue pour ces véhicules est augmentée du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution ou l'absence d'émissions, dans la limite respectivement de 1 tonne et de 2 tonnes, pour ce qui concerne les véhicules visés aux points *b*) et *c*), pour autant que pour les véhicules visés au point *c*), l'essieu moteur soit équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union européenne ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que la masse maximale de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes. »

5) Le point 3.2.1. est remplacé par ce qui suit :

« 3.2.1. Les masses maximales autorisées suivantes s'appliquent aux véhicules à moteur suivants :

- a. pour les véhicules à moteur à 2 essieux : 19.000 kg;
- b. pour les véhicules à moteur à 3 essieux : 26.000 kg;
- c. pour les véhicules à moteur 4 essieux ou plus : 32.000 kg.

La masse maximale autorisée prévue pour ces véhicules est augmentée du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution ou l'absence d'émissions, dans la limite respectivement de 1 tonne et de 2 tonnes, pour ce qui concerne les véhicules visés aux points *a*) et *b*).

6) Le point 3.2.3. est remplacé par ce qui suit :

« 3.2.3. Les masses maximales autorisées suivantes s'appliquent aux véhicules articulés suivants :

- a) un véhicule tracteur à deux essieux et une semi-remorque à un essieu : 29.000 kg ;
- b) un véhicule tracteur à deux essieux et une semi-remorque à deux essieux : 39.000 kg ;
- c) un véhicule tracteur à deux essieux et une semi-remorque à trois essieux et avec l'un des types de suspension suivants :
  - avec suspension mécanique : 43.000 kg ;
  - avec suspension pneumatique : 44.000 kg ;
- d) un véhicule tracteur à deux essieux et une semi-remorque à trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles d'une longueur totale de 45 pieds et avec l'un des types de suspension suivants :
  - avec suspension mécanique : 43.000 kg ;
  - avec suspension pneumatique : 44.000 kg ;
- e) un véhicule tracteur à trois essieux et une semi-remorque à deux essieux : 44.000 kg ;
- f) un véhicule tracteur à trois essieux et une semi-remorque à trois essieux : 44.000 kg ;
- g) un véhicule tracteur à trois essieux et une semi-remorque à deux ou trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles d'une longueur totale de 45 pieds ou plus: 44.000 kg.

La masse maximale autorisée prévue pour ces véhicules est augmentée du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution ou l'absence d'émissions, dans la limite respectivement de 1 tonne et de 2 tonnes, à l'exception des véhicules visés au point *a*).

7) le point 3.2.4. est remplacé par ce qui suit :

« 3.2.4. Les masses maximales autorisées suivantes s'appliquent aux trains de véhicules, comprenant :

- a) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à un seul essieu : 29.000 kg ;
- b) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque en tandem : 36.000 kg ;
- c) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à deux essieux : 39.000 kg ;
- d) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque tridem : 40.000 kg ;
- e) un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à trois essieux : 44.000 kg ;

f) een motorvoertuig met drie assen en een aanhangwagen met één as: 36.000 kg;

g) een motorvoertuig met drie assen en een aanhangwagen met tandem of tridem en met een van de volgende ophangingstypen:

- met mechanische ophanging: 42.000 kg ;

- met pneumatische ophanging: 44.000 kg;

h) een motorvoertuig met drie assen en een aanhangwagen met twee assen: 44.000 kg;

i) een motorvoertuig met drie assen en een aanhangwagen met drie assen: 44.000 kg.

De toegestane maximummassa van deze voertuigen wordt vermeerderd met het extra gewicht dat is toe te schrijven aan de alternatieve brandstof of de emissievrijtechnologie, tot een maximum van respectievelijk 1 ton en 2 ton, met uitzondering van de onder a) en f) bedoelde voertuigen."

HOOFDSTUK III. — *Vergunning voor reclame op de buitenruiten van voertuigen die gebruikt worden voor al dan niet gratis personenvervoer*

**Art. 6.** Artikel 75 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische voorwaarden waaraan motorrijtuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen, wordt als volgt gewijzigd:

"Het plaatsen van microgeperforeerde reclamefolie op de buitenbeglazing van voertuigen bestemd voor openbaar personenvervoer of voor daarmee gelijkgesteld gratis vervoer is toegestaan. De plaatsing moet gebeuren volgens de plaatsingsvoorschriften die aanbevolen worden door de minister van Mobiliteit. De minister van Mobiliteit kan deze bevoegdheid delegeren.

Deze bepaling geldt niet voor dakramen of afgeronde delen waarop reclame kan worden geplaatst aan de buitenkant.

De dienstinformatie die op de buitenbeglazing van deze voertuigen staat, mag het uitzicht van de passagiers niet hinderen."

HOOFDSTUK IV. — *Slotbepalingen*

**Art. 7.** Dit besluit treedt in werking op de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

**Art. 8.** De minister bevoegd voor Verkeersveiligheid wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 1 september 2022.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,  
belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,  
E. VAN DEN BRANDT

f) un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à un essieu : 36.000 kg ;

g) un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque avec tandem ou tridem et avec l'un des types de suspension suivants :

- avec suspension mécanique : 42.000 kg ;

- avec suspension pneumatique : 44.000 kg ;

h) un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à deux essieux : 44.000 kg ;

i) un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à trois essieux : 44.000 kg.

La masse maximale autorisée prévue pour ces véhicules est augmentée du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution ou l'absence d'émissions, dans la limite respectivement de 1 tonne et de 2 tonnes, à l'exception des véhicules visés au point a) et f) . »

CHAPITRE III. — *Autorisation de publicité sur le vitrage extérieur des véhicules affectés au transport rémunéré ou gratuit de personnes*

**Art. 6.** L'article 75 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 modifié comme suit :

« La pose de film publicitaire microperforé sur le vitrage extérieur des véhicules automobiles affectés à des transports publics de personnes ou à des transports gratuits assimilés à ces derniers, est autorisée. Elle doit être conforme aux prescriptions d'installation préconisées par le ministre ayant la mobilité dans ses attributions. Le ministre ayant la mobilité dans ses compétences peut subdéléguer cette compétence.

Cette disposition n'est pas applicable aux vitrages du toit ou de son arrondi sur lesquels une publicité peut être apposée à l'extérieur.

Les informations de service qui figurent sur le vitrage extérieur de ces véhicules ne peuvent gêner la vue des voyageurs vers l'extérieur. »

CHAPITRE IV. — *Dispositions finales*

**Art. 7.** Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 8.** Le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> septembre 2022.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

R. VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité, des travaux publics et de la Sécurité routière,  
E. VAN DEN BRANDT

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C - 2022/42109]

15 SEPTEMBER 2022. — **Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, artikel 6, derde lid, en artikel 8;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen;

Gelet op de gelijkkansentest van 14 juli 2022;

Gelet op het advies nr. 71 944 van de Raad van State, gegeven op 31 augustus 2022, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende de evolutie van de economische modellen gebruikt door de operatoren van deelmotorvoertuigen;

Overwegende het gewijzigde individuele verplaatsingsgedrag ten gevolge van de COVID-19-gezondheids crisis;

## REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C - 2022/42109]

15 SEPTEMBRE 2022. — **Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, l'article 6, alinéa 1, 3°, et l'article 8 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés ;

Vu le test égalité des chances du 14 juillet 2022 ;

Vu l'avis 71 944 du Conseil d'Etat, donné le 31 août 2022, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant l'évolution des modèles économiques utilisés par les opérateurs de véhicules à moteur partagés ;

Considérant la modification des comportements individuels de déplacement liés à la crise du COVID-19 ;