Téléchargé à partir de https://www.codedelaroute.be/fr/reglementation/2018011836~h3flsqjxxp

Date de publication : 11 mai 2018 - **Date de téléchargement** 28 août 2026

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT FLAMAND DU 2 MARS 2018 RELATIF AU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DES VÉHICULES UTILITAIRES CONTENU

Contenu

- CHAPITRE 1er. Disposition introductive
- CHAPITRE 2. Définitions
- CHAPITRE 3. Contrôle technique routier
- CHAPITRE 4. Dispositions modificatives
- CHAPITRE 5. Dispositions finales
- Annexes

CHAPITRE 1er. — Disposition introductive

Article 1er. Le présent arrêté transpose la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

CHAPITRE 2. — Définitions

Art. 2. Dans le présent arrêté, on entend par :

1° installation de contrôle routier désignée : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux et/ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ;

2° remorque : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur ;

3° véhicule utilitaire : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles ;

4° autorité compétente : une instance désignée par un État membre chargée de la gestion du système de contrôles techniques et, le cas échéant, de la réalisation de ces contrôles techniques ;

5° point de contact : le point de contact visé à l'article 17 de la directive 2014/47/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE ;

6° inspecteurs : les personnes qui sont chargées de réaliser des contrôles techniques routiers approfondis ;

7° rapport de contrôle : un rapport contenant les résultats du contrôle technique routier ;

8° département : le département visé à l'article 28, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande ;

9° exploitant : une personne physique ou morale qui exploite un véhicule dont elle est le propriétaire ou qui est autorisée par le propriétaire d'un véhicule à l'exploiter ;

10° défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier ;

11° contrôle routier concerté : un contrôle technique routier réalisé conjointement par les autorités compétentes de deux ou plusieurs États membres ;

12° titulaire : la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé ;

13° véhicule immatriculé dans un État membre : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre ;

14° certificat de visite : un rapport contenant les résultats du contrôle technique délivré par l'autorité compétente pour effectuer des contrôles techniques ou par un centre de contrôle ;

15° chargement : toutes les marchandises qui ont vocation à être normalement placées dans le véhicule ou sur la partie de celui-ci conçue pour transporter une charge, sans y être fixées de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs ;

16° unité de contrôle mobile : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs chargés de réaliser des contrôles routiers approfondis ;

17° véhicule à moteur : tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h ;

18° entreprise : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ;

19° voie publique : toute voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale ;

20° semi-remorque : toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur ;

21° contrôle technique : un contrôle au sens de l'article 3, point 9, 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 ;

22° contrôle technique routier : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes d'un État membre ou sous leur surveillance directe ;

23° véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails.

CHAPITRE 3. — Contrôle technique routier

Art. 3. Sous réserve de la compétence d'autres personnes, les inspecteurs des routes visés à l'article 16 du décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel sont chargés de la surveillance dans le cadre de contrôles techniques routiers.

Art. 4. Les contrôles techniques routiers concernent les véhicules routiers relevant des catégories suivantes, telles que définies par l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

1° M2 ;

2° M3 ;

3° N2 ;

4° N3 ;

5° O3 ;

6° O4 ;

7° T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b ;

8° N1.

Art. 5. § 1er. Le département veille à ce que les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances, visées à l'annexe 1 jointe au présent arrêté, et, le cas échéant, des défaillances, visées à l'annexe 2 jointe au présent arrêté, constatées sur des véhicules exploités par des entreprises individuelles et relevant des catégories visées à l'article 4, points 1° à 6°, du présent arrêté, soient introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 8 de l'arrêté royal du 8 mai 2007 portant transposition de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Pour l'attribution d'un profil de risque à une entreprise, les critères visés à l'annexe 3 jointe au présent arrêté peuvent être utilisés.

Les informations visées à l'alinéa 1er sont utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises présentant un risque élevé.

§ 2. Aux fins de l'application du paragraphe 1er, il est fait usage des informations que le département a reçues d'autres États membres conformément à l'article 15.

Art. 6. Sous réserve de l'application de l'article 24, § 3, 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, le rapport du contrôle technique routier le plus récent, si le véhicule a déjà subi un contrôle technique routier, est conservé à bord.

L'entreprise exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier et le conducteur de celui-ci coopèrent et donnent accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents pertinents pour les besoins du contrôle.

Art. 7. La sélection d'un véhicule en vue d'un contrôle technique routier et l'exécution dudit contrôle s'opèrent sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Lorsqu'il procède à un contrôle technique routier, l'inspecteur est libre de tout conflit d'intérêt qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de sa décision.

La rémunération des inspecteurs n'est influencée en aucune façon par le résultat du contrôle technique routier qu'ils réalisent.

Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés par des inspecteurs satisfaisant aux exigences minimales en matière de

compétences et de formation prévues à l'article 13 et à l'annexe IV 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.

Art. 8. Lors de la sélection des véhicules qui seront soumis à un contrôle technique routier initial, la priorité peut être donnée à des véhicules exploités par des entreprises présentant un profil de risque élevé selon le système de classification par niveau de risque visé à l'article 5. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle de manière aléatoire ou lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.

Art. 9. §1. Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 8 font l'objet d'un contrôle technique routier initial, qui comporte un ou plusieurs des éléments suivants :

1° une vérification du dernier certificat de visite et du dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conservés à bord ;

2° une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;

3° une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule, conformément à l'article 12 ;

4° un contrôle technique réalisé à l'aide de toute méthode jugée appropriée à cet effet. Le contrôle technique peut être effectué pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour exiger qu'il soit immédiatement remédié aux défaillances conformément à l'article 13.

Il peut être procédé à cette vérification technique par toute méthode jugée appropriée.

Il est vérifié s'il a été remédié à une défaillance reprise dans le précédent rapport de contrôle.

En fonction du résultat du contrôle initial, il est décidé si le véhicule ou sa remorque doit faire l'objet d'un contrôle technique routier approfondi.

§ 2. Le contrôle technique routier approfondi porte sur un ou plusieurs des points figurant sur la liste visée à l'annexe 1 jointe au présent arrêté, jugés nécessaires et pertinents, compte tenu de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues, du châssis ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées pour contrôler les points de la liste précitée.

Lorsqu'il ressort du certificat de visite ou d'un rapport de contrôle technique routier que l'un des points figurant sur la liste visée à l'annexe 1 jointe au présent arrêté a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas revérifié, sauf lorsque cela se justifie notamment si une ou plusieurs défaillances sont constatées visuellement ou si l'état général du véhicule laisse supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui lui sont applicables.

Art. 10. § 1er. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée ou dans un centre de contrôle tel que visé à l'article 7 de 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.

Lorsque le contrôle technique approfondi doit être effectué dans un centre de contrôle ou une installation de contrôle routier désignée, il est réalisé dans les plus brefs délais dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

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

Les prescriptions de construction et les conditions auxquelles doivent satisfaire les appareils et dispositifs de contrôle sont approuvées par le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

Les appareils et dispositifs de contrôle doivent être vérifiés au moins une fois par an par un organisme de contrôle agréé désigné par le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

§ 3. Si les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers un centre ou une installation de contrôle où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Art. 11. Pour chaque point à contrôler, l'annexe 1 contient une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité, à utiliser lors des contrôles techniques routiers.

Les défaillances constatées à l'occasion du contrôle technique routier des véhicules sont classées dans l'une des catégories suivantes :

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

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

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

Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 2 est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave.

Art. 12. § 1er. Lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

La méthode de contrôle consiste en une appréciation visuelle du recours correct à des mesures suffisantes propres à arrimer le chargement et/ou en un calcul de la force de tension, une évaluation de l'efficacité de l'arrimage et un contrôle des certificats, le cas échéant.

Les vérifications peuvent être réalisées afin de s'assurer qu'à tout moment de l'exploitation du véhicule, y compris lors de situations d'urgence ou d'un démarrage en côte :

1° la position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales ;

2° les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

§ 2. Sans préjudice de l'application des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises et sans préjudice de la réglementation relative aux charges par essieu, poids et dimensions, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage sont effectués conformément aux principes et, le cas échéant, aux normes de l'article 45bis de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

§ 3. Pour chaque point à contrôler, l'annexe 2 jointe au présent arrêté contient une liste des défaillances possibles, assorties de leur degré de gravité, à utiliser lors du contrôle de la sûreté du chargement. Les valeurs indiquées dans le tableau repris à l'annexe 2 jointe au présent arrêté sont fournies à titre indicatif et doivent être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières, notamment en fonction de la nature du chargement, et sur la base de l'appréciation des personnes compétentes.

Les défaillances constatées à l'occasion du contrôle de la sûreté du chargement sont classées dans l'une des catégories suivantes :

1° défaillance mineure : le chargement est correctement arrimé mais des conseils relatifs à la sécurité pourraient être nécessaires ;

2° défaillance majeure : l'arrimage n'est pas suffisant et le chargement ou une partie du chargement risque de se déplacer ou de basculer ;

3° défaillance critique : un danger direct menace la sécurité du trafic en raison d'un risque de chute d'un chargement ou d'une partie de chargement, d'un risque directement lié au chargement, ou d'une mise en danger immédiate des personnes.

Si plusieurs défaillances sont constatées, l'opération de transport est classée dans la catégorie de la défaillance la plus grave.

La procédure visée à l'article 13 s'applique également en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Art. 13. § 1er. Toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi est corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique.

Lorsqu'une quelconque défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule est interdite tant que cette défaillance n'a pas été corrigée.

Les personnes compétentes peuvent suspendre temporairement l'utilisation du véhicule, éventuellement par le retrait des documents de bord, y compris les licences de transport éventuellement exigées.

La conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'atelier de réparation le plus proche pour corriger ces défaillances, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défaillances critiques pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

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

§ 2. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, les personnes compétentes peuvent imposer des conditions et un délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

§ 3. Si le véhicule est immatriculé en Belgique, les personnes compétentes peuvent imposer que le véhicule soit soumis à un contrôle technique complet dans un délai donné.

Les personnes compétentes informent le département de leur décision.

Le département convoque le titulaire du véhicule par lettre recommandée afin de soumettre le véhicule à un contrôle technique complet dans les quinze jours de la réception de la lettre. Le titulaire communique le résultat de ce contrôle technique au département.

Si le véhicule n'est pas présenté dans le délai fixé, il n'est plus couvert par un certificat de visite valable.

Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre, le département peut inviter l'autorité compétente de cet État membre à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule, conformément à la procédure décrite à l'article 15.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union, le département peut décider d'en informer l'autorité compétente de ce pays.

Art. 14. Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées au département :

1° le pays d'immatriculation du véhicule ;

2° la catégorie du véhicule ;

3° le résultat du contrôle technique routier initial.

À l'issue d'un contrôle approfondi, un rapport de contrôle est rédigé conformément au modèle repris à l'annexe 4 jointe au présent arrêté. Le conducteur du véhicule reçoit une copie de ce rapport.

Les personnes compétentes communiquent dans un délai raisonnable au département les résultats de ce contrôle technique routier approfondi. Le département conserve ces informations, conformément à la réglementation relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel des données, pour une durée minimale de 36 mois à compter de la date de leur réception.

Art. 15. Si des défaillances majeures ou critiques ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule appartenant aux catégories visées à l'article 4, 1° à 6°, du présent arrêté, qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le département notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier visé à l'annexe 4 jointe au présent arrêté et est transmise de préférence au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule tel que visé à l'alinéa 1er, le département peut demander à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation, par l'intermédiaire du point de contact, de prendre des mesures de suivi appropriées.

Art. 16. Avant le 31 mars 2021 et, par la suite, avant le 31 mars, tous les deux ans, le département transmet à la Commission par voie électronique les données relatives aux véhicules appartenant aux catégories visées à l'article 4, 1° à 6°, contrôlés sur son territoire au cours des deux dernières années civiles. Ces données reprennent les renseignements suivants :

1° le nombre de véhicules contrôlés ;

2° la catégorie des véhicules contrôlés ;

3° le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé ;

4° pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1er janvier 2019.

CHAPITRE 4. — Dispositions modificatives

Art. 17. À l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, sanctionné par la loi du 21 décembre 2006 et modifié par les arrêtés

royaux des 28 décembre 2006, 7 avril 2007, 9 janvier 2013 et 28 mars 2013 et sanctionné par les lois des 18 mai 2008 et 3 août 2016, les points 47° et 48° sont remplacés par ce qui suit :

Tableau repris dans l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005.

Art. 18. L'article 3 de l'arrêté royal du 1er septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, remplacé par l'arrêté royal du 12 septembre 2011 et modifié par l'arrêté royal du 19 juillet 2013, est remplacé par ce qui suit :

« Art. 3. Le total des sommes à percevoir visées à l'annexe 2 ne peut dépasser 3500 euros à charge du même contrevenant. Ce total s'élève à 7000 euros pour les infractions visées aux points 0.3.c), 7.10.a), 7.10.b), 7.10.g), 7.10.h), 7.10.i), 8.2.1.1.d), 8.2.2.1.e) et 10 de l'annexe 2. ».

Art. 19. À l'article 5, § 1er, du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 9 octobre 2009 et 19 juillet 2013, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Le total des sommes à consigner sur place ne peut dépasser 3500 euros à charge du même contrevenant. Ce total s'élève à 7000 euros pour les infractions visées aux points 0.3.c), 7.10.a), 7.10.b), 7.10.g), 7.10.h), 7.10.i), 8.2.1.1.d), 8.2.2.1.e) et 10 de l'annexe 2. ».

Art. 20. L'annexe 2 du même arrêté, ajoutée par l'arrêté royal du 12 septembre 2011 et remplacée par l'arrêté royal du 19 juillet 2013, est remplacée par l'annexe jointe en annexe 5 au présent arrêté.

Art. 21. À l'article 2 de l'arrêté royal du 19 avril 2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 24 mars 2017, il est ajouté un point 5° libellé comme suit :

« 5° les infractions en matière de sûreté du chargement peuvent donner lieu, par infraction, à la perception des sommes visées à l'annexe 2. ».

Art. 22. À l'article 7 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 24 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° au point a), le membre de phrase « et 5° » est inséré entre le membre de phrase « article 2, 4° » et le membre de phrase « , du présent arrêté ».

2° au point d), le membre de phrase « , à l'exception de l'infraction visée à l'article 2, 5°, » est inséré entre le mot « degré » et le mot « est » ;

3° au point e), le mot « Ou » est ajouté ;

4° il est ajouté un point f), libellé comme suit : « f) lorsque la somme totale de la perception excède 2000 euros pour des infractions telles que visées à l'article 2, 5°. ».

Art. 23. À l'article 14 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 24 mars 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° le membre de phrase « et 5° » est inséré entre le membre de phrase « article 2, 4° » et le membre de phrase « , du présent arrêté ».

2° il est ajouté un alinéa 2, libellé comme suit : « Si plusieurs infractions telles que visées à l'article 2, 5°, ont été constatées simultanément à charge d'un même contrevenant, la somme perçue pour ces infractions ne peut dépasser 2000 euros. ».

Art. 24. Au même arrêté royal, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 avril 2017, il est ajouté une annexe 2, jointe en annexe 6 au présent arrêté.

CHAPITRE 5. — Dispositions finales

Art. 25. L'arrêté royal du 1er septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger, modifié par les arrêtés royaux des 12 septembre 2011 et 22 avril 2012 et l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, est abrogé.

Art. 26. Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018, à l'exception de l'article 5, qui entre en vigueur le 20 mai 2019.

Art. 27. Le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Annexes

Annexe 1

1° au point 2, alinéa 6, les mots « les autorités compétentes » sont remplacés par les mots « le département » ;
2° au point 3, la ligne suivante est insérée dans le tableau :

8.2.2.3. Mesure du nombre de particules	Véhicules de catégorie N1 de norme Euro 5a et supérieure. Mesure du nombre de particules par volume au moyen d'un compteur de particules.	La valeur mesurée dépasse 1 000 000 de particules par cm^3.	X		

Annexe 2
Annexe 3
Annexe 4

1° le point 6 est remplacé par ce qui suit :
"6. Catégorie de véhicule
N1 (moins de 3,5 t) ?
N2 [a] (3,5 à 12 t) ?
N3 [a] (plus de 12 t) ?
O3 [a] (3,5 à 10 t) ?
O4 [a] (plus de 10 t) ?
M2 [a] (> 9 places[b] jusqu'à 5 t) ?
M3 [a] (> 9 places[b] plus de 5 t) ?
T1a ?
T2a ?
T3a ?
T4.1a ?
T4.2a ?
T4.3a ?
autre catégorie de véhicule ?
(Spécifiez.)
";
2° le tableau est complété par un point 8.2.2.3, rédigé comme suit :
« 8.2.2.3. Mesure du nombre de particules ».

Annexe 5
Annexe 6