Téléchargé à partir de https://www.codedelaroute.be/fr/reglementation/2018013090~t9yajr4lbp

Date de publication : 3 août 2018 - **Date de téléchargement** 28 août 2026

ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE DU 19 JUILLET 2018 RELATIF AU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DES VÉHICULES UTILITAIRES IMMATRICULÉS EN BELGIQUE OU À L'ÉTRANGER CONTENU

Contenu

- CHAPITRE 1er. Objet et définitions
- CHAPITRE 2. Champ d'application
- CHAPITRE 3. Compétences et méthodes de contrôle
  - Section 1re. Système de contrôle routier
  - Section 2. Présélection des véhicules par niveau de risque
  - Section 3. Contrôleurs
  - Section 4. Méthode de contrôle
    - Sous-section 1re. Contrôle technique routier initial
    - Sous-section 2. Contrôle technique approfondi
    - Sous-section 3. Appréciation des défaillances
    - Sous-section 4. Contrôle de l'arrimage du chargement
    - Sous-section 5. Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers
    - Sous-section 6. Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière
- CHAPITRE 4. Coopération entre États membres et avec la Commission européenne
- CHAPITRE 5. Dispositions modificatives et finales
- Annexes

CHAPITRE 1er. — Objet et définitions

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.

Art. 2. Au sens du présent arrêté, l'on entend par :

1° « l'autorité compétente » : l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre ou non membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques routiers;

2° « le certificat de contrôle technique » : un certificat de visite délivré par un organisme visé par 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 ou par un centre de contrôle ou par l'autorité compétente d'un Etat membre et contenant les résultats du contrôle technique;

3° « la charge nominale maximale » : charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales ;

4° « le 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 ;

5° « le conditionnement primaire » : première couche de conditionnement entourant la marchandise.

6° « le contrôle technique » : un contrôle au sens de l'article 3, § 1er de l'arrêté royal du 1er septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger;

7° « le contrôle technique routier » : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes ou sous leur surveillance directe;

8° « le contrôle routier concerté » : un contrôle technique routier réalisé conjointement par les autorités compétentes de deux ou plusieurs États membres;

9° « le contrôleur » : l'agent de contrôle chargé d'un mandat de la police judiciaire et appartenant au cadre opérationnel de la police fédérale, locale ou de l'inspection du contrôle technique, dûment formés par une formation agréée par ces autorités.

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

11° « la Directive » : 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 ;

12° « le dispositif de retenue » : élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule ;

13° « le dispositif de verrouillage intégré » : système conçu et utilisé afin de fixer un chargement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule et de le verrouiller ;

14° « l'entreprise » : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009;

15° « l'inspecteur du contrôle technique » : toute personne visée à l'article 2 de l'annexe 2 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;

16° « l'installation de contrôle routier désignée » : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent;

17° « le point d'ancrage » : partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé ;

18° « le point de contact » : le point de contact désigné en vertu de l'article 17 de la Directive;

19° « le règlement technique » : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité;

20° « la remorque » : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;

21° « la 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;

22° « le système de sûreté du chargement » : équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisée pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent ;

23° « le titulaire du certificat d'immatriculation » : la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;

24° « exploitant »: une personne physique ou morale qui exploite le véhicule en tant que propriétaire ou qui est autorisée à exploiter le véhicule par son propriétaire;

25° « l'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 du contrôle technique;

26° « le véhicule » : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails;

27° « le véhicule à moteur » : tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;

28° « le véhicule immatriculé dans un État membre » : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;

29° « le 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;

30° « la voie publique » : toute voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale.

CHAPITRE 2. — Champ d'application

Art. 3. Les contrôles techniques routiers visés dans le présent arrêté concernent les catégories de véhicules suivantes, définies à l'article 1, § 1 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° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises, catégories M 2 et M 3 ;

2° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises, les catégories N 2 et N 3 ;

3° les remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, les catégories O 3 et O 4 ;

4° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises, la catégorie N 1 ;

5° les tracteurs agricoles ou forestiers de la catégorie T dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40km/h.

CHAPITRE 3. — Compétences et méthodes de contrôle

Section 1re. — Système de contrôle routier

Art. 4. Le système de contrôle routier comprend les contrôles routiers initiaux, visés à l'article 8, § 1er, et les contrôles routiers approfondis, visés aux articles 8, § 2 et 9.

Section 2. — Présélection des véhicules par niveau de risque

Art. 5. Dans la mesure du possible, les véhicules appelés à se soumettre à un contrôle technique routier initial seront sélectionnés selon l'ordre de priorité suivant :

1) les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé conformément à 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 ;

2) les véhicules suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement ;

3) les autres véhicules sélectionnés de manière aléatoire sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 6. Le système de classification par niveau de risque instauré par l'article 5 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défectuosités ou non-conformités décrites à

l'annexe 2 du présent arrêté et constatées sur les véhicules visés à l'article 3 du présent arrêté et exploités par des entreprises. Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

Section 3. — Contrôleurs

Art. 7. § 1er. Les contrôleurs sont chargés de l'exécution, en collaboration avec les inspecteurs du contrôle technique formés conformément à l'article 14 de l'arrêté du 23 décembre 1994, des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires qui sont immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

§ 2. Les contrôleurs ainsi que les inspecteurs du contrôle technique s'abstiennent de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule lorsqu'ils sélectionnent un véhicule en vue d'un contrôle technique routier et qu'ils procèdent audit contrôle.

Ils sont libres de tout conflit d'intérêt qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de sa décision. Leur rémunération n'est pas directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou approfondi qu'ils réalisent.

Les contrôles techniques routiers sont exécutés en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

§ 3. Les prescriptions de construction et les conditions auxquelles satisfont l'appareillage et les engins de contrôle sont approuvées par le ministre qui a la Sécurité routière 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 désignée par le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

Section 4. — Méthode de contrôle

Sous-section 1re. — Contrôle technique routier initial

Art. 8. § 1er. Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 5 font l'objet d'un contrôle technique routier initial.

Chaque contrôle technique routier initial se compose d'un ou de plusieurs des éléments suivants :

1° la vérification du dernier certificat de contrôle technique et le cas échéant le dernier rapport de contrôle technique routier, conservés à bord. Si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, il est vérifié si elles ont ou non été corrigées ;

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

3° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule ;

4° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délai conformément à l'article 13, § 3.

§ 2. En fonction du résultat du contrôle initial, le contrôleur décide si le véhicule ou sa remorque est soumis à un contrôle routier approfondi.

Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés l'annexe 1re au présent arrêté jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe 1re au présent arrêté a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas vérifié, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défaillance manifeste constatée notamment visuellement ou quand l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application.

Sous-section 2. — Contrôle technique approfondi

Art. 9. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu 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 les contrôles approfondis sont effectués dans une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre, ils le sont dans les plus brefs délais et dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

Le contrôle technique approfondi est réalisé par un inspecteur du contrôle technique.

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. Lorsque 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 une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Sous-section 3. — Appréciation des défaillances

Art. 10. L'annexe 2 au présent arrêté contient une liste des défaillances possibles pour chaque point à contrôler, assorties de leur degré de gravité.

Les défaillances constatées 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 de défaillances est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler tels que définis dans le cadre du contrôle technique routier visé à l'annexe 2, point 1, au présent arrêté, peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Sous-section 4. — Contrôle de l'arrimage du chargement

Art. 11. § 1er. Lors d'un contrôle routier, pour les véhicules visés à l'article 3, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe 2 au présent arrêté, 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.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage pour les véhicules visés à l'article 3, sont effectués, conformément aux règles visées au paragraphe 3 et suivants.

§ 3. Le conducteur doit :

1° exercer un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrières de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés;

2° s'assurer que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule;

3° s'assurer que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule;

§ 4. Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

Le chargeur doit communiquer, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Les informations comportent au minimum :

1° le type de chargement ;

2° la masse du chargement et chaque unité de chargement ;

3° la position du centre de gravité de chaque unité de chargement si celle-ci ne situe pas au milieu ;

4° les dimensions extérieures de chaque unité de chargement ;

5° les restrictions en ce qui concerne l'empilement et la direction qui doivent être appliquées ;

6° le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195/2010 et/ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO ;

7° toutes les informations complémentaires requises pour une sécurisation correcte.

§ 5. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations/décélérations du véhicule:

1° dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;

2° dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;

3° dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement ;

4° contre le déplacement de la charge sur le véhicule dans les autres directions, 0,2 fois le poids du chargement ;

De manière générale, il doit empêcher le basculement ou le renversement du chargement dans chacune des directions. 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 et les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions des « Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers », rédigées sous les auspices de la Commission européenne, implique, pour autant que ces dernières ne soient pas en contradiction avec celles contenues dans les normes visées au paragraphe 9, que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

§ 6. Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 5, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.

§ 7. Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

1° doivent fonctionner correctement;

2° doivent être adaptés à l'usage qui en est fait;

3° ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;

4° ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;

5° doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales visées au paragraphe 9.

Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur un véhicule doit être adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

Pour la fixation de la charge, il faut utiliser une ou plusieurs des méthodes de sécurisation suivantes :

1° Le blocage ;

2° Le verrouillage (local/général) ;

3° L'arrimage direct ;

4° L'arrimage couvrant.

§ 8. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement doit être lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur le véhicule doit :

1° être conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé; et

2° être utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.

§ 9. La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes :

Norme	Objet
	Calcul des tensions d'arrimage
EN 12640	Points d'arrimage
EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
EN 283	Caisses mobiles
EN 12641	Bâches
EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
EUMOS 40509	Emballage de transport

Dans la ligne 'Calcul des tensions d'arrimage', il manque la référence vers la norme EN 12195-1.

§ 10. Les procédures de suivi visées à l'article 13, § 3, peuvent s'appliquer en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Sous-section 5. — Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers

Art. 12. § 1er. Pour chaque contrôle technique routier initial effectué, les informations suivantes sont collectées :

1° le pays d'immatriculation du véhicule;

2° la catégorie du véhicule;

3° le résultat du contrôle technique routier initial.

§ 2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur du contrôle technique rédige un rapport conformément à l'annexe 4 au présent arrêté. Une copie du rapport de contrôle est remise au conducteur.

§ 3. Le certificat du dernier rapport de contrôle technique périodique et le rapport du dernier contrôle technique routier sont conservés à bord du véhicule.

§ 4. L'inspecteur du contrôle technique communique au contrôleur les résultats des contrôles techniques routiers approfondis dans un délai raisonnable. Le contrôleur conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

Sous-section 6. — Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière

Art. 13. § 1er. Sans préjudice du paragraphe 3, 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.

§ 2. Il peut être décidé que le véhicule subisse un contrôle technique complet dans un délai donné si le véhicule est immatriculé en Belgique. Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne, le contrôleur peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire du point de contact, à prendre des mesures de suivi appropriées, telles que la soumission du véhicule à un nouveau contrôle technique.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne, le contrôleur en informe, si possible, l'autorité compétente de ce pays.

§ 3. 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 en question est restreinte ou interdite, éventuellement par le retrait des documents de bord, tant que cette défaillance n'a pas été corrigée.

Le contrôleur peut autoriser la conduite d'un tel véhicule jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défaillances techniques en question 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. Le contrôleur peut décider d'accompagner le véhicule jusqu'à l'atelier de réparation. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, le contrôleur décide des conditions et du délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

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.

CHAPITRE 4. — Coopération entre États membres et avec la Commission européenne

Art. 14. § 1er. Lorsque des défaillances majeures, critiques ou entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact 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 routier énumérés à l'annexe 4 au présent arrêté.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, 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, § 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. 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.

La direction Sécurité routière de Bruxelles Mobilité du Service public régional de Bruxelles évalue chaque requête qui lui est transmise par une instance étrangère et transmet, si nécessaire, cette requête à un organisme agréé, 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.

Le point de contact informe le point de contact de l'autre État membre de l'Union européenne qui a constaté les défauts des mesures prises.

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 précité, la police locale convoque par envoi recommandé le titulaire du véhicule afin qu'un contrôle complet du véhicule soit effectué dans les quinze jours à compter de la réception dudit envoi. L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction Sécurité routière de Bruxelles Mobilité du Service public régional de Bruxelles ainsi qu'à la police locale.

Art. 15. Les contrôleurs prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par année, des activités de contrôle technique concertées.

Art. 16. Tous les deux ans, avant le 31 mars, le point de contact communique par voie électronique à la Commission européenne les données recueillies relatives aux véhicules utilitaires contrôlés sur les deux années précédentes, à savoir :

- le nombre de véhicules contrôlés
- la catégories desdits véhicules
- le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé
- et, pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe 4, point 10.

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

CHAPITRE 5. — Dispositions modificatives et finales

Art. 17. Pour les véhicules visés à l'article 3, 1° à 3°, le nombre total de contrôles techniques routiers à effectuer s'établit en proportion du nombre de véhicules immatriculés en Région bruxelloise.

Art. 18. Dans 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, l'article 45bis, inséré par l'arrêté royal du 27 avril 2007 modifiant 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 et 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 et modifié par l'arrêté du 8 janvier 2013, est abrogé.

Art. 19. 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 est remplacé par ce qui suit :

« Art. 3. Le total des sommes à percevoir prévues à l'annexe 2 ne peut dépasser 3.500 EUR à charge d'un même auteur d'infraction.

Ce total s'élève à 7.000 EUR pour les infractions mentionnées dans les 4° et 5° de l'annexe 2. ».

Art. 20. L'article 5, § 1er, alinéa 2 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Le total des sommes à consigner sur place ne peut dépasser 3.500 EUR à charge d'un même auteur d'infraction. Ce total s'élève à 7.000 EUR pour les infractions mentionnées dans les 4° et 5° de l'annexe 2. ».

Art. 21. Dans le même arrêté, l'annexe 2, insérée par l'arrêté royal du 12 septembre 2011 et remplacée par l'arrêté royal du 22 avril 2012 est remplacée par l'annexe 5 jointe au présent arrêté.

Art. 22. L'arrêté royal du 1er septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé à l'exception de son article 5, dont l'abrogation est reportée au 1er janvier 2021.

Art. 23. 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. 24. Le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Annexes

Annexe 1
Annexe 2
Annexe 3
Annexe 4

Dans l'annexe 4, le point 6, ?Catégorie de véhicule?, est modifié comme suit :
1° au point g), les termes « T > 40 km/h » sont remplacés par « T1b » ;
2° au point h), les termes « N1 » sont remplacés par « T2b) » ;
3° entre le point h et la mention « (veuillez préciser) », de nouveaux points, i) à m), sont insérés, tous suivis de la même case à cocher que celle qui se trouve sur la droite des points a) à h), et libellés comme suit :
« i) T3b
j) T4.1b
k) T4.2b
l) T4.3b
m) Autre catégorie de véhicule : ».

Annexe 5