21 juin 1985

Loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Ce texte relève d'une matière transférée à la Région wallonne suite à la Sixième Réforme de l'État. Cette version est fournie par la base de données JUSTEL dépendant du SPF Justice.

Pour plus d'informations, veuillez vous référer à la rubrique « Présentation » sur la page d'accueil du site Wallex.

Session ordinaire 1982-1983. Chambre des représentants. Documents parlementaires. _ Projet de loi (+ annexe avis du Conseil d'Etat), n° 616/1 du 30 mars 1983. _ Amendement, n° 616/2 du 17 juin 1983. Session ordinaire 1983-1984. Chambre des représentants. Documents parlementaires. _ Rapport, n° 616/3 du 1 er décembre 1983. Annales parlementaires. _ Discussion. Séance du 7 décembre 1983. _ Adoption. Séance du 8 décembre 1983. Sénat. Documents parlementaires. _ Projet transmis par la Chambre des représentants, n° 614/1 du 8 décembre 1984. Session ordinaire 1984-1985. Chambre des représentants. Documents parlementaires. _ Projet amendé par le Sénat, n° 616/4 du 7 décembre 1984. _ Rapport, n° 616/5 du 13 mars 1985. Annales parlementaires. _ Discussion et adoption. Séance du 29 mars 1985. Sénat. Documents parlementaires. _ Rapport, n° 614/2 du 21 novembre 1984. Annales parlementaires. _ Discussion et adoption. Séance du 6 décembre 1984.

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux portes des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 17 décembre 1973 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (parties intérieures de l'habitacle autres que le ou les rétroviseurs intérieurs, disposition des commandes, toit ou toit ouvrant, dossier et partie arrière des sièges);

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 4 mars 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 4 mars 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 4 mars 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à la vitesse maximale par construction et aux plates-formes de chargement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 25 juin 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux rétroviseurs des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 25 juin 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au champ de vision et aux essuie-glaces des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 17 septembre 1974 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux saillies extérieures des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 20 mai 1975 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à la suppression des parasites radio-électriques produits par

les moteurs à allumage commandé équipant les tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 20 mai 1975 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à la prise de courant montée sur les tracteurs agricoles ou forestiers à roues pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 20 mai 1975 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au dispositif de direction des tracteurs agricoles ou forestiers à roues:

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 18 décembre 1975 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux plaques et inscriptions réglementaires, ainsi qu'à leurs emplacements et modes d'apposition en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 6 avril 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au freinage des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux catadioptres des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux feux d'encombrement, aux feux de position avant, aux feux de position arrière et aux feux-stop des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux feux indicateurs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux projecteurs pour véhicules à moteur assurant la fonction de feux de route et/ou de feux de croisement, ainsi qu'aux lampes électriques à incandescence pour ces projecteurs;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux feux-brouillard avant des véhicules à moteur ainsi qu'aux lampes pour ces feux;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux sièges de convoyeur des tracteurs agricoles ou forestiers à roues:

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 30 novembre 1976 portant adaptation au progrès technique de la directive 70/220/C.E.E. du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 8 mars 1977 modifiant la directive 70/157 /C.E.E. relative au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 29 mars 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au niveau sonore aux oreilles des conducteurs de tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 17 mai 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux dispositifs de remorquage des véhicules à moteur;

Vu la directive du Conseil des Communautés européennes du 28 juin 1977 concernant le rapprochement

des législations des Etats-membres relatives aux dispositifs de protection en cas de renversement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux feux-brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux feux de stationnement des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 27 septembre 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur:

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 21 décembre 1977 modifiant la directive 70 /156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 21 décembre 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (identification des commandes, témoins et indicateurs);

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 21 décembre 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux dispositifs de dégivrage et de désembuage des surfaces vitrées des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 21 décembre 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux dispositifs d'essuie-glace et de lave-glace des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 12 juin 1978 modifiant la directive 70/156 /CEE concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 12 juin 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au chauffage de l'habitacle des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 12 juin 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au recouvrement des roues des véhicules à moteur;

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 19 mai 1978 portant adaptation au progrès technique de la directive 74/60/CEE concernant le rapprochement des législations des Etatsmembres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (parties intérieures de l'habitacle autres que le ou les rétroviseurs intérieurs, disposition des commandes, toit ou toit ouvrant, dossier et partie arrière des sièges);

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 19 mai 1978 portant adaptation au progrès technique de la directive 76/114/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux plaques et inscriptions réglementaires, ainsi qu'à leurs emplacements et modes d'apposition en ce qui concerne les véhicules à moteur et leurs remorques;

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 14 juillet 1978 adaptant au progrès technique la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 25 juillet 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au siège du conducteur des tracteurs agricoles ou forestiers à roues:

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 16 octobre 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux appuis-tête des sièges des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 17 octobre 1978 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 18 avril 1979 portant adaptation au progrès technique de la directive 74/483/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux saillies extérieures des véhicules à moteur;

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 18 avril 1979 portant adaptation au progrès technique de la directive 71/320/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 18 avril 1979 portant adaptation au progrès technique de la directive 70/221/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et à la protection arrière contre l'encastrement des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 17 mai 1979 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à l'homologation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 17 mai 1979 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux dispositifs de remorquage et de marche arrière des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 25 juin 1979 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux dispositifs de protection en cas de renversement de tracteurs agricoles ou forestiers à roues (essais statiques);

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 20 juillet 1979 portant adaptation au progrès technique de la directive 71/127/CEE du conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives aux rétroviseurs des véhicules à moteur;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 24 juillet 1979 modifiant la directive 74/150 /CEE concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 21 novembre 1979 portant adaptation au progrès technique de la directive 76/756/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques;

Vu la Directive de la Commission des Communautés européennes du 22 novembre 1979 portant adaptation au progrès technique de la directive 74/347/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives au champ de vision et aux essuie-glaces des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu la Directive du Conseil des Communautés européennes du 24 juin 1980 concernant le rapprochement des législations des Etats-membres relatives à l'espace de manoeuvre, aux facilités d'accès au poste de conduite ainsi qu'aux portes et fenêtres des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, modifié par les arrêtés royaux des 14 juin 1968, 4 août 1968, 5 janvier 1970, 14 janvier 1971, 9 août 1971, 29 mars 1974, 14 mai 1975,

21 août 1975, 12 décembre 1975, 11 août 1976, 10 décembre 1976, 11 mars 1977, 1^{er} mars 1978, 2 mars 1979, 21 décembre 1979, 28 février 1980, 10 décembre 1980 et 26 février 1981;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées par arrêté royal du 12 janvier 1973, notamment l'article 3, alinéa 1^{er}, modifié par l'article 18 de la loi ordinaire des réformes institutionnelles du 9 août 1980;

Considérant que l'Etat belge a été condamné au niveau de la Cour de justice des Communautés européennes en date du 6 mai 1980 pour non transposition dans le droit belge des directives communautaires d'harmonisation relatives aux véhicules à moteur et aux tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Considérant qu'une nouvelle action contre l'Etat belge est entamée par la Commission des Communautés européennes pour non transposition dans le droit belge de la Directive 77/649/CEE du 27 septembre 1977 relative au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur, de la Directive 78/547/CEE du 12 juin 1978 relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des Directives 78/548/CEE et 78/549/CEE du 12 juin 1978 relatives respectivement au chauffage de l'habitacle et au recouvrement des roues des véhicules à moteur, de la Directive 78/764/CEE du 25 juillet 1978 relative au siège du conducteur de tracteurs agricoles ou forestiers à roues, de la Directive 78/932/CEE du 16 octobre 1978 relative aux appuis-tête des sièges des véhicules à moteur, de la Directive 78/933/CEE du 17 octobre 1978 relative à l'installation du dispositif d'éclairage et de signalisation lumineuse des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, des Directives 79/488/CEE, 79/489/CEE et 79/490/CEE du 18 avril 1979 relatives respectivement aux saillies extérieures, au freinage et au réservoir de carburant des véhicules à moteur, de la Directive 79/795/CEE du 20 juillet 1979 relative aux rétroviseurs des véhicules à moteur, de la Directive 79/1073/CEE du 22 novembre 1979 relative au champ de vision et aux essuieglaces des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

Considérant qu'afin d'éviter une nouvelle condamnation de l'Etat belge par la Cour de Justice des Communautés européennes, il importe dès lors d'introduire immédiatement toutes les directives communautaires d'harmonisation relatives aux véhicules à moteur et aux tracteurs agricoles ou forestiers à roues dans la réglementation belge;

.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et [Ministre qui a le Transport dans ses attributions], et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

••••

Art. 1.

§1^{er}. (Le Roi arrête) (L 1990-07-18/37, art. 37, 1°, 002; ED : 55-55-5555) :

- 1. les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires y compris ceux de sécurité, qu'Il désigne, telles que les conditions relatives à leur construction, leur assemblage, leur agrément, leur homologation, leur réparation et leur entretien;
- 2. les mesures de contrôle de l'application des règlements visés au 1;
- 3. les modalités selon lesquelles les constructeurs ou fabricants fournissent la preuve que les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, destinés à être mis en circulation ou à être utilisés sur la voie publique en Belgique, satisfont au règlement visé au 1.
- (4. les conditions techniques, procédures administratives et modalités de contrôle selon lesquelles le Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, octroie l'agrément exceptionnel d'un véhicule isolé, sur demande de son propriétaire.) L 1996-11-27/33, art. 2, 005; ED : 1996-12-30)

(Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui, aux conditions qu'Il détermine; ces conditions peuvent également porter sur la régularisation de leurs conditions d'exploitation en vue d'assurer l'organisation de ce contrôle sur l'ensemble du territoire et sur leur contribution au financement de l'organisme désigné par Lui, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière; cette contribution ne peut dépasser 10 % des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes.) (L 1990-07-18/37, art. 37, 2°, 002; ED : 30-12-1994 (AR 1994-12-23/36, art. 36, a))

- §2. Le Roi peut prendre en la matière toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.
- §3. Les arrêtés d'exécution de la présente loi sont pris après avis d'une commission administrationindustrie dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.
- §4. Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi fixe le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle et de surveillance, nécessaires à l'application des règlements visés au présent article.

(Lorsque la certification de conformité est effectuée par un constructeur ou son représentant dans le Royaume, le coût total des opérations nécessaires ne peut être supérieur à (100 EUR), tous frais et taxes inclus. Ce montant peut être adapté par le Roi. (AR 2000-07-20/54, art. 4, 006; ED : 01-01-2002)

Tout dépassement de ce montant maximum est remboursable au propriétaire de plein droit et sans mise en demeure, majoré de dommages et intérêts forfaitairement fixés à dix fois la valeur du dépassement constaté.

Tout refus de certification donnera lieu sans coût supplémentaire à une attestation remise au propriétaire, individualisant de façon certaine le véhicule concerné, à l'appui d'une motivation détaillée et complète des constatations qui entraînent le refus.) (L 1996-11-27/33, art. 2, 005; ED : 1996-12-30)

(§4bis. Le Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, délivre au propriétaire qui en introduit la demande, par véhicule concerné, une attestation qui valide sur le territoire du Royaume le certificat de conformité concernant ce véhicule, délivré par un Etat membre de l'Union européenne, et qui n'est valable que si elle est accompagnée dudit certificat.

La même attestation peut être délivrée pour valider un certificat de conformité délivré par un Etat partie contractante à l'Accord sur l'Espace économique européen du 17 mars 1993, pour autant que le véhicule concerné soit un produit originaire de cet Etat et qu'il ait été fabriqué après l'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet Etat; le demandeur produira, s'il échet et par véhicule concerné, une attestation délivrée par cet Etat pour accompagner le certificat de conformité à valider.

Les frais exposés pour la vérification, l'établissement de l'attestation de validation et l'archivage sont couverts par le paiement d'une redevance dont le montant est fixé à (50 EUR), le Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions étant chargé de l'adaptation ultérieure de ce montant.) (L 1996-11-27/33, art. 2, 005; ED : 1996-12-30) (AR 2000-07-20/54, art. 4, 006; ED : 01-01-2002)

- (§5. La fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, l'offre en vente, la vente et la distribution à titre gratuit d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs, sont interdites, de même que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements.) (L 1995-04-05/78, art. 1, 003; ED : 01-07-1995)
- (§6. Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications, sont interdites la fabrication, l'importation, la détention, la mise en vente, la vente et la distribution à titre gratuit de tout équipement ou de tout autre moyen destiné à empêcher ou à entraver la constatation des infractions à la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, et aux règlements relatifs à la police de la circulation routière, ou destiné à détecter les appareils visés à l'article 62 de la même loi. Il est également interdit de faire de la publicité pour ces équipements, ainsi que d'offrir ses services ou de donner des conseils en vue de leur montage.) (L 1996-08-04/95, art. 2, 004; ED : 22-09-1996)

Art. 2.

(L 1990-07-18/37, art. 38, 002; ED : 55-55-5555) §1. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont conformes au type agréé ou homologué.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures peuvent comprendre le retrait de l'homologation, qui ne peut être prononcé qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et de l'industrie, dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§2. (En ce qui concerne ce paragraphe, En vigueur : 30-12-1994 ; voir L 1994-12-23/36, art. 36, a) Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules en circulation répondent aux conditions d'agrément imposées.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures, qui peuvent consister en amendes administratives, dont le montant et les modalités sont fixés par Lui, ou comprendre le retrait de l'agrément, ne peuvent être prises qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§3. Le Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions peut intenter, devant le tribunal de première instance, par voie de requête introduite selon les formes du référé, une action en vue d'ordonner le retrait de la vente et, éventuellement, de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité.

Il est statué sur la demande nonobstant toute poursuite exercée en raison des mêmes faits devant toute autre juridiction.

Le jugement est exécutoire par provision nonobstant tout recours et sans caution.

Art. 3.

§1er. Le Roi désigne les fonctionnaires, agents qualifiés et officiers de police judiciaire qui sont chargés de rechercher les infractions à la présente loi et aux arrêtés qui ont pour objet les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité.

[1] Les appareils automatiques peuvent, dans les même conditions que celles visées à l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, être utilisés pour constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.]¹

[1] Les agents qualifiés visés à l'alinéa 1 er constatent ces infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

Une copie de ces procès-verbaux est adressée au contrevenant dans un délai de quatorze jours à compter de la date de la constatation de l'infraction.

Les dispositions du titre V, chapitre IVbis de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière sont également d'application à ces infractions.]¹

§2. Les fonctionnaires visés au §1^{er} du présent article auront, dans l'exercice de leur mission, et pour autant que cela soit nécessaire, le libre accès des locaux à usage professionnel autres que les laboratoires et les centres d'études, de recherches et d'essais, des entreprises où sont fabriqués, assemblées, réparés, exposés, mis en vente, en prêt, ou en location, des véhicules, éléments de véhicules et accessoires de sécurité soumis aux prescriptions des arrêtés pris en exécution de la présente loi, ainsi que le libre accès à ces véhicules, éléments de véhicule et accessoires de sécurité.

Ils pourront de même avoir accès aux livres et documents professionnels qui sont en rapport direct et nécessaires avec l'accomplissement de leur mission de recherche des infractions, en prendre copie ou en établir des extraits et obtenir toutes explications à leur sujet. Au besoin, ils peuvent effectuer ou faire effectuer, aux risques et frais de l'entreprise, tout essai jugé nécessaire sur les véhicules, éléments de véhicule ou accessoires de sécurité selon les modalités qui seront fixées en exécution de l'article 2.

Toutefois, les fonctionnaires doivent s'abstenir de tout acte de nature à compromettre le secret des procédés de fabrication.

§3. Les personnes visées au §1^{er} pourront dresser procès-verbal à charge des personnes qui utilisent des véhicules, éléments de véhicules ou accessoires de sécurité non conformes à la présente loi et aux arrêtés qui ont pour objet les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité.

(1)(L 2014-03-09/16, art. 30, 009; En vigueur : 01-07-2014)

Art. 4.

§1^{er}. Les infractions à la présente loi et aux arrêtés qui ont pour objet les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de dix francs à dix mille francs, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu.

[² Quiconque aura violé une norme de produit relative aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires y compris ceux de sécurité, établie par ou en vertu de la présente loi et adoptée en exécution d'un acte de législation mentionné en annexe de la Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal sera puni d'un emprisonnement de dix jours à dix ans et d'une amende de mille euros à sept millions d'euros, ou d'une de ces peines seulement, si cette action ou omission illicite aura été commise avec l'intention de provoquer le rejet, l'émission ou l'introduction d'une quantité de substances dans l'atmosphère, le sol ou les eaux, causant ou susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou une dégradation substantielle de la qualité de l'air, de la qualité du sol, ou de la qualité de l'eau, ou bien de la faune ou de la flore.

Quiconque aura incité de manière intentionnelle à commettre l'infraction prévue à l'alinéa précédent sera puni des mêmes peines.

Quiconque aura violé une norme de produit relative aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires y compris ceux de sécurité, établie par ou en vertu de la présente loi et adoptée en exécution d'un acte de législation mentionné en annexe de la Directive 2008/99/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de deux cent cinquante euros à cinq millions d'euros, ou d'une de ces peines seulement, si cette action ou omission illicite aura été commise par négligence grave provoquant le rejet, l'émission ou l'introduction d'une quantité de substances dans l'atmosphère, le sol ou les eaux, causant ou susceptibles de causer la mort ou de graves lésions à des personnes, ou une dégradation substantielle de la qualité de l'air, de la qualité du sol, ou de la qualité de l'eau, ou bien de la faune ou de la flore.]²

Les dispositions du chapitre VII du livre 1^{er}, ainsi que l'article 85 du Code pénal, sont applicables à ces infractions.

En cas de récidive dans les deux ans à partir d'une condamnation coulée en force de chose jugée prononcée du chef de la même infraction, la peine ne peut être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement, du chef de la même infraction.

- [¹ A l'exception des infractions visées aux alinéas 2 à 4, le tribunal de police connaît des infractions prévues par le présent article.]¹
- §2. Les personnes physiques ou morales sont civilement responsables du paiement des amendes prononcées à charge de leurs organes ou préposés.
- §3. Les tribunaux pourront, en outre, prononcer contre toute personne physique ou morale, même si elle n'est condamnée que comme civilement responsable, l'interdiction de vendre ou de donner en location, personnellement ou par personne interposée, pendant une durée de un à douze mois, pour l'utilisation en Belgique, tout véhicule, élément de véhicule ou accessoire de sécurité de même catégorie que celui pour lequel une infraction aux règles de construction ou d'homologation a été constatée.

En cas de récidive dans les cinq ans à partir d'une condamnation coulée en force de chose jugée prononcée du chef de la même infraction, l'interdiction pourra être définitive.

L'interdiction produit ses effets huit jours francs à compter du jour où la décision a acquis force de chose jugée.

(§4. En cas de constatation, sur la voie publique, de la mise en circulation d'un cyclomoteur auquel des modifications de quelque nature que ce soit ont été apportées en vue d'augmenter sa vitesse et/ou la puissance de son moteur, le cyclomoteur peut être immobilisé sur-le-champ pour une période de trente jours maximum.

- §5. En cas de constatation d'une infraction à l'article 1^{er}, §5, les équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs sont saisis et mis à la disposition de l'autorité compétente.) (L 1995-04-05/78, art. 2, 003; ED : 01-07-1995)
- (§6. En cas de constatation d'une infraction à l'article 1^{er}, §6, les équipements visés sont saisis, même s'ils n'appartiennent pas au contrevenant. Les dits équipements sont confisqués conformément aux articles 42 et 43 du Code pénal ou à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle et sont détruits.) (L 1996-08-04/95, art. 3, 004; ED : 22-09-1996)

(1)(L 2010-12-29/02, art. 48, 007; En vigueur : 10-01-2011)

(2)(L 2010-12-29/01, art. 87, 008; En vigueur: 10-01-2011)

Art. 4 bis.

(inséré par L 2006-05-15/38, art. 21; ED : 18-06-2006) §1^{er}. Lors de la constatation [¹ ...]¹ d'une des infractions spécialement désignées par le Roi, au règlement technique des véhicules pris en vertu de la présente loi, il peut, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant accord de l'auteur de l'infraction, être perçu une somme, soit immédiatement, soit dans le délai déterminé par le Roi.

Le montant de cette somme qui ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels, ainsi que les modalités de perception, sont fixés par le Roi.

Les fonctionnaires et agents appartenant à une des catégories déterminées par le Roi et qui sont individuellement délégués à cette fin par le procureur général près la cour d'appel sont chargés de l'application du présent article et des mesures prises pour son exécution.

- §2. Le paiement éteint l'action publique, sauf si le ministère public notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer cette action. La notification a lieu par pli recommandé à la poste; elle est réputée faite le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt fait à la poste.
- §3. Si l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, il doit consigner entre les mains des fonctionnaires ou agents visés au §1^{er} une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels.

Le montant de la somme à consigner et les modalités de sa perception sont fixés par le Roi.

Le véhicule conduit par l'auteur de l'infraction est retenu, aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à remise de cette somme et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule ou, à défaut, pendant nonante-six heures à compter de la constatation de l'infraction. A l'expiration de ce délai, la saisie du véhicule peut être ordonnée par le ministère public.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Le véhicule reste aux risques et frais de l'auteur de l'infraction pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du véhicule.

- §4. Si l'exercice de l'action publique entraîne la condamnation de l'intéressé :
- 1° la somme perçue ou consignée est imputée sur les frais de justice dus à l'Etat et sur l'amende prononcée; l'excédent éventuel est restitué;
- 2° lorsque le véhicule a été saisi, le jugement ordonne que l'Administration des domaines procède à la vente du véhicule à défaut du paiement de l'amende et des frais de justice dans un délai de quarante jours du prononcé du jugement; cette décision est exécutoire nonobstant tout recours.

Le produit de la vente est imputé sur les frais de justice dus à l'Etat, sur l'amende prononcée ainsi que sur les frais éventuels de conservation du véhicule; l'excédent éventuel est restitué.

§5. En cas d'acquittement, la somme perçue ou consignée ou le véhicule saisi sont restitués; les frais éventuels de conservation du véhicule sont à charge de l'Etat.

En cas de condamnation conditionnelle, la somme perçue ou consignée est restituée après déduction des frais de justice; le véhicule saisi est restitué après paiement des frais de justice et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule.

- §6. En cas d'application de l'article 216bis du Code d'instruction criminelle, la somme perçue est imputée sur la somme fixée par le ministère public et l'excédent éventuel est restitué.
- §7. La somme consignée ou le véhicule saisi sont restitués lorsque le ministère public compétent décide de ne pas poursuivre ou lorsque l'action publique est éteinte ou prescrite.

(1)(L 2014-03-09/16, art. 32, 009; En vigueur : 01-07-2014)

Art. 5.

L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi et aux arrêtés qui ont pour objet les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité est prescrite après cinq ans révolus à compter du jour où l'infraction a été commise.

Art. 6.

(Disposition modificative)

Art. 7.

(Disposition abrogatoire)

Art. 8.

A l'article 7 de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicule automobile, le premier alinéa, 1°, est abrogé.

Art. 9.

(Disposition modificative)

Art. 10.

(Disposition modificative)

Art. 11.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.