

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

31 juillet 2003

SESSION EXTRAORDINAIRE 2003

PROPOSITION DE LOI**modifiant certaines lois relatives à
la circulation routière, en ce qui concerne
le régulateur de vitesse (*cruise control*)**

(déposée par M. Jos Ansoms)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

31 juli 2003

BUITENGEWONE ZITTING 2003

WETSVOORSTEL**tot wijziging van sommige wetten inzake
wegverkeer, wat de *cruise-control* betreft
(*cruise control*)**

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

RÉSUMÉ

*L'auteur de cette proposition de loi considère que l'utilisation par les chauffeurs de camions du régulateur de vitesse (*cruise control*), une sorte de pilote automatique, multiplie le nombre des accidents de la route. Il propose de réglementer ces équipements facultatifs. Une modification du Code de la route interdirait par ailleurs l'utilisation du régulateur de vitesse classique par les conducteurs étrangers. Les infractions à ces prescriptions seraient sanctionnées comme des infractions graves.*

SAMENVATTING

*Het gebruik van «*cruise control*», een soort automatische piloot, door vrachtwagenchauffeurs doet het aantal verkeersongevallen toenemen, aldus de indiener. Hij stelt voordat zulke facultatieve uitrustingen zouden gereguleerd worden. Voorts zou het gebruik van de klassieke *cruise control* door buitenlandse bestuurders verboden worden, door een aanpassing van de verkeerswet. Overtredingen van de voorschriften zouden bestraft worden als zware overtredingen.*

<i>cdH</i>	: <i>Centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	: <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	: <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	: <i>Front National</i>
<i>MR</i>	: <i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	: <i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	: <i>Parti socialiste</i>
<i>SP.a - SPIRIT</i>	: <i>Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	: <i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	: <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 50 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 50 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>	<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> <i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> <i>Bestellingen :</i> <i>Natieplein 2</i> <i>1008 Brussel</i> <i>Tel. : 02/ 549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.deKamer.be</i> <i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>Commandes :</i> <i>Place de la Nation 2</i> <i>1008 Bruxelles</i> <i>Tél. : 02/ 549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.laChambre.be</i> <i>e-mail : publications@laChambre.be</i>
--	---

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Plus la densité du trafic et les embouteillages augmentent sur les autoroutes, plus le nombre d'accidents graves avec lésions corporelles survenant dans les queues des bouchons augmente de manière alarmante. Ces derniers temps, il ne se passe pour ainsi dire plus un seul jour sans que ne se produise un tel carambolage dans lequel les camions sont très souvent impliqués. Une raison importante de cette implication est notamment l'utilisation par les conducteurs de poids lourds du fameux régulateur de vitesse (*cruise control*), une sorte de pilote automatique, qui augmente certes considérablement le confort de conduite, mais qui, en même temps, provoque chez les conducteurs de poids lourds un relâchement de l'attention pour le trafic. Pendant que l'attention du conducteur se relâche, une file peut se former devant le camion et poser des problèmes insurmontables pour encore arrêter le véhicule à temps, ce qui rend la collision inéluctable et entraîne souvent des conséquences fatales.

L'auteur souhaite interdire l'utilisation du régulateur de vitesse classique pour deux raisons : premièrement parce que la densité du trafic sur nos autoroutes en fait un instrument dangereux, et deuxièmement, parce que nos autoroutes comportent tant d'entrées et de sorties que les conducteurs de poids lourds doivent trop souvent débrancher le «pilote automatique».

Plusieurs organismes, comme l'Institut belge de la sécurité routière, diverses associations d'automobilistes, comme le VAB, et, enfin, l'association professionnelle des transporteurs, FEBETRA, appellent de leurs vœux l'instauration d'une réglementation en la matière. Cette réglementation ne pas doit être une interdiction radicale. En effet, il existe entre-temps sur le marché un régulateur intelligent de vitesse (*cruise control intelligent*), qui fait automatiquement ralentir le véhicule lorsque celui-ci se rapproche de celui qui le précède, de manière à ce qu'il puisse s'arrêter à temps. Le régulateur intelligent de vitesse ne présente donc que des avantages (confort de conduite accru, diminution de la fatigue du conducteur).

La présente proposition est destinée à régler ce problème, et ce, par trois dispositions :

1° la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, est adaptée de manière à ce que soit créée une base

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Naarmate de drukte en de files op de autosnelwegen toenemen, stijgt het aantal zware letsel-ongevallen in de staart van de files angstwekkend. Er gaat bij wijze van spreken de laatste tijd geen dag meer voorbij of er heeft een dergelijke kop-staartbotsing plaats. De betrokkenheid van vrachtwagens daarbij is zeer groot. Een belangrijke reden daarvoor is o.m. het gebruik door vrachtwagenbestuurders van de zogenaamde «cruise control», een soort automatische piloot die weliswaar het rijcomfort sterk verhoogt, maar die tegelijkertijd ook bij de vrachtwagenbestuurders de aandacht voor het verkeer doet verslappen. Terwijl de aandacht voor het verkeer verslapt kan een file hen voor onkomelijke problemen stellen om nog tijdig te stoppen, waardoor de botsing, meestal met fatale gevolgen, plaats heeft.

Wij wensen om twee redenen dat de klassieke cruise control wordt verboden : de eerste is dat de drukte op onze autosnelwegen dit toestel tot een risicovol instrument maakt, en ten tweede dat er op onze autosnelwegen zoveel op- en afritten zijn dat vrachtwagenbestuurders al te gemakkelijk moeten ingrijpen om deze «automatische piloot» uit te schakelen.

Verschillende instellingen, zoals het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, automobilistenverenigingen zoals de VAB en tenslotte ook de beroepsvereniging van vrachtwagenbestuurders FEBETRA zijn vragende partij voor een reglementering terzake. Die reglementering hoeft geen radikaal verbod te zijn ; er is immers intussen ook een intelligente cruise-control op de markt, die het voertuig automatisch doet vertragen als het zijn voorligger te dicht nadert, zodat er op tijd gestopt kan worden. De intelligente cruise control heeft dus enkel voordelen (meer rijcomfort, minder vermoeidheid van de bestuurder)

Voorliggend wetsvoorstel wil dat probleem regelen, en wel door drie beschikkingen :

1° de technische voertuigenwet wordt zodanig aangepast dat er een juridische basis ontstaat om de facultatieve uitrustingen van voertuigen te reglementeren. Want de facultatieve uitrustingen vallen enerzijds niet

juridique permettant de réglementer l'installation d'équipements facultatifs sur les véhicules. En effet, ces derniers ne relèvent pas des règles européennes en matière de sécurité, ce qui laisse aux États membres toute latitude pour légiférer eux-mêmes en la matière. Lesdits équipements ne relèvent cependant pas davantage de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, parce que des équipements facultatifs comme un dispositif de limitation de la vitesse ne peuvent pas être considérés comme des éléments d'un véhicule, ni comme des accessoires de sécurité. Une fois créée la base juridique d'une telle réglementation, il sera également possible de régler par voie d'arrêté royal non seulement le régulateur de vitesse (*cruise control*), mais aussi divers autres équipements facultatifs, comme les ordinateurs de bord, les systèmes de courrier électronique, les installations sonores puissantes, la télévision dans le véhicule, etc. Au besoin, ces équipements facultatifs pourront être interdits pour des raisons de sécurité et ou de préservation de l'environnement. En ce qui concerne le régulateur de vitesse, nous plaçons pour une réglementation autorisant uniquement le régulateur intelligent de vitesse.

Les sanctions en cas de non-respect de cette réglementation technique sont les mêmes que celles applicables aux véhicules qui ne sont pas conformes à la loi et à ses arrêtés d'exécution.

2° Toute réglementation légale relative aux équipements facultatifs ne concerne évidemment que les véhicules immatriculés dans notre pays, ce qui, s'agissant du *cruise control*, est très ennuyeux étant donné que la réglementation ne s'appliquerait pas à l'important trafic de transit. C'est pourquoi nous complétons l'article 8 du Code de la route par un point 5 qui autorise uniquement l'emploi d'un régulateur intelligent de vitesse. Dès lors, les conducteurs étrangers venant d'un pays où une telle réglementation n'existe pas devront dans tous les cas débrancher leur système classique de régulateur de vitesse dès leur arrivée sur le sol belge.

3° Eu égard à la gravité des accidents que peut provoquer le régulateur classique de vitesse, nous ajoutons cette infraction à la liste des infractions graves de deuxième catégorie figurant dans l'arrêté royal fixant les différentes catégories d'infraction, de sorte que le conducteur fautif pourra se voir infliger, outre l'amende (immédiate), le retrait du permis de conduire.

onder Europese veiligheidsregels, wat aan de lidstaten ruimte geeft om zelf reglementerend op te treden. Maar anderzijds vallen zij ook niet onder de technische voertuigenwet, omdat de facultatieve uitrustingen zoals een cruise-controlsysteem juridisch niet begrepen kunnen worden als een onderdeel van een voertuig, noch als veiligheidstoebehoren. Eenmaal de wettelijke basis voor zo'n reglementering geschapen, kunnen naast de cruise-control ook allerlei andere facultatieve uitrustingen zoals boordcomputers, e-mailsystemen, zware geluidsinstallaties, TV in het voertuig e.d. bij koninklijk besluit gereguleerd worden en zonodig vanuit veiligheids- of milieuredenen verboden worden. Wat de cruise-control betreft pleiten wij ervoor dat de reglementering enkel ruimte geeft voor de intelligente cruise-control.

De sancties bij niet-naleving van deze technische reglementering zijn dezelfde als die welke van toepassing zijn op de voertuigen die niet in regel zijn met de wet en haar uitvoeringsbesluiten.

2° Een wettelijke reglementering van de facultatieve uitrustingen heeft natuurlijk alleen maar betrekking op de voertuigen die in ons land zijn ingeschreven. Wat de cruise-control betreft, schept dit nogal wat problemen omdat de reglementering niet van toepassing is op het veelvuldige transitverkeer. Daarom voegen we aan artikel 8 van het verkeersreglement een punt 5 in, waarin alleen het gebruik van een intelligente cruise-control wordt toegelaten. En meteen moeten buitenlandse bestuurders, waar de reglementering niet bestaat, in alle geval hun klassieke cruise-controlsysteem uitschakelen als zij op Belgische bodem komen.

3° gelet op de ernst van de ongevallen die door de klassieke cruise-control kunnen veroorzaakt worden, voegen wij deze overtreding in het koninklijk besluit over de categorisering van de overtredingen toe aan de lijst van de zware overtredingen van tweede categorie. Dat betekent dat, naast de (onmiddellijke) boete, ook de intrekking van het rijbewijs tot de mogelijkheden behoort.

Jos ANSOMS (CD&V)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 1^{er}, § 1, 1^o, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est complété par la phrase suivante:

«Pour l'application de la présente loi, sont également considérés comme éléments les équipements facultatifs qui sont installés dans le véhicule.»

Art. 3

L'article 8 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est complété par un point 8.5, libellé comme suit:

«8.5. Il est interdit d'utiliser un système automatique de pilotage qui ne répond pas aux normes fixées par Nous.»

Art. 4

L'article 1^{er}, 1^o, de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière est complété par un 15^o, libellé comme suit :

«15^o avoir utilisé un système automatique de pilotage qui ne répond pas aux normes fixées par Nous.»

10 juillet 2003

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 1, § 1, 1^o van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt aangevuld met de volgende zin:

«Voor de toepassing van deze wet gelden als onderdelen ook de facultatieve uitrustingen die in het voertuig zijn geïnstalleerd.»

Art. 3

Artikel 8 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer wordt aangevuld met een punt 8.5, luidende:

«8.5. Het is verboden een automatisch besturings-systeem te gebruiken dat niet voldoet aan de normen die door ons worden vastgesteld.»

Art. 4

Artikel 1, 1^o van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld met een punt 15^o, luidende :

«15^o een automatisch besturingssysteem gebruikt hebben dat niet voldoet aan de normen die door ons worden vastgesteld»

10 juli 2003

Jos ANSOMS (CD&V)

TEXTES DE BASE

21 juin 1985

**LOI RELATIVE AUX CONDITIONS TECHNIQUES
AUXQUELLES DOIVENT REpondre tout
VEHICULE DE TRANSPORT PAR TERRE,
SES ELEMENTS AINSI QUE LES ACCESSOIRES
DE SECURITE**

Article 1^{er}§ 1^{er}. Le Roi arrête :

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.

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

TEXTES DE BASE ADAPTES A LA PROPOSITION

21 juin 1985

**LOI RELATIVE AUX CONDITIONS TECHNIQUES
AUXQUELLES DOIVENT REpondre tout
VEHICULE DE TRANSPORT PAR TERRE,
SES ELEMENTS AINSI QUE LES ACCESSOIRES
DE SECURITE**

Article 1^{er}§ 1^{er}. Le Roi arrête :

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. **Pour l'application de la présente loi, sont également considérés comme éléments les équipements facultatifs qui sont installés dans le véhicule;**¹

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.

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

¹ Art. 2 : ajout.

BASISTEKSTEN

21 juni 1985

**WET BETREFFENDE DE TECHNISCHE EISEN
WAARAAN ELK VOERTUIG VOOR VERVOER TE
LAND, DE ONDERDELEN ERVAN, EVENALS HET
VEILIGHEIDSTOEBEHOREN MOETEN VOLDOEN**

Artikel 1

§ 1. De Koning bepaalt:

1. de technische eisen voor voertuigen voor vervoer te land, voor de onderdelen ervan en voor het veiligheidstoebehoren door Hem aangewezen, zoals de eisen betreffende hun bouw, assemblage, erkenning, goedkeuring, herstelling en onderhoud;

2. de maatregelen inzake controle op de toepassing van de 1 bedoelde reglementen;

3. de modaliteiten volgens welke de constructeurs of de fabrikanten het bewijs leveren dat de voertuigen, hun onderdelen alsook hun veiligheidstoebehoren, bestemd om in België in het verkeer te worden gebracht of op de openbare weg te worden gebruikt, voldoen aan het onder 1 bedoelde reglement.

4. de technische voorwaarden, administratieve procedures en controleprocedures die van toepassing zijn voor de uitzonderlijke goedkeuring van een voertuig als alleenstaand geval door de Minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde, op verzoek van de eigenaar.

Op voorstel van de minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan instellingen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden; deze voorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op de regularisatie van hun exploitatievoorwaarden teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren en op hun bijdrage tot de

BASISTEKSTEN AANGEPAST AAN HET VOORSTEL

21 juni 1985

**WET BETREFFENDE DE TECHNISCHE EISEN
WAARAAN ELK VOERTUIG VOOR VERVOER TE
LAND, DE ONDERDELEN ERVAN, EVENALS HET
VEILIGHEIDSTOEBEHOREN MOETEN VOLDOEN**

Artikel 1

§ 1. De Koning bepaalt:

1. de technische eisen voor voertuigen voor vervoer te land, voor de onderdelen ervan en voor het veiligheidstoebehoren door Hem aangewezen, zoals de eisen betreffende hun bouw, assemblage, erkenning, goedkeuring, herstelling en onderhoud. **Voor de toepassing van deze wet gelden als onderdelen ook de facultatieve uitrustingen die in het voertuig zijn geïnstalleerd;¹**

2. de maatregelen inzake controle op de toepassing van de 1 bedoelde reglementen;

3. de modaliteiten volgens welke de constructeurs of de fabrikanten het bewijs leveren dat de voertuigen, hun onderdelen alsook hun veiligheidstoebehoren, bestemd om in België in het verkeer te worden gebracht of op de openbare weg te worden gebruikt, voldoen aan het onder 1 bedoelde reglement.

4. de technische voorwaarden, administratieve procedures en controleprocedures die van toepassing zijn voor de uitzonderlijke goedkeuring van een voertuig als alleenstaand geval door de Minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde, op verzoek van de eigenaar.

Op voorstel van de Minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan instellingen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden; deze voorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op de regularisatie van hun exploitatievoorwaarden teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren en op hun bijdrage tot de

¹ Art. 2 : aanvulling.

promouvoir la sécurité routière; cette contribution ne peut dépasser 10 % des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes.

§ 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 administration-industrie 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.

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.

§ 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 État membre de l'Union européenne, et qui n'est valable que si elle est accompagnée dudit certificat.

promouvoir la sécurité routière; cette contribution ne peut dépasser 10 % des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes.

§ 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 administration-industrie 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.

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.

§ 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 État membre de l'Union européenne, et qui n'est valable que si elle est accompagnée dudit certificat.

financiering van de door Hem aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen; deze bijdrage mag niet meer bedragen dan 10 % van de totale netto ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan deze instellingen zijn toevertrouwd.

§ 2. De Koning kan ter zake alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing of de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden.

§ 3. De besluiten tot uitvoering van deze wet worden vastgesteld na advies van een commissie administratie-nijverheid waarvan de Koning de samenstelling en de werkwijze bepaalt.

§ 4. Op voorstel van de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, bepaalt de Koning het tarief van de retributies te heffen voor de gehele of gedeeltelijke dekking van het bestuurs-, controle- en toezichtskosten nodig voor de toepassing van de in dit artikel bedoelde reglementen.

Wanneer de gelijkvormigheid wordt geverifieerd door een constructeur of zijn vertegenwoordiger in het Rijk, mag de totale kostprijs van de noodzakelijke handelingen, alle kosten en taksen inbegrepen, niet meer bedragen van 100 EUR. Het bedrag kan worden aangepast door de Koning.

Elke overschrijding van dat maximumbedrag moet van rechtswege en zonder ingebrekestelling aan de eigenaar worden terugbetaald, vermeerderd met de schadevergoeding die forfaitair wordt vastgesteld op tienmaal de waarde van de vastgestelde overschrijding.

Wanneer de gelijkvormigheid niet wordt erkend, moet aan de eigenaar zonder bijkomende kosten een attest worden afgegeven waarin het betrokken voertuig met zekerheid wordt geïdentificeerd en een gedetailleerde en volledige motivering wordt gegeven van de vaststellingen die de aanleiding vormen voor de weigering.

§ 4bis. De Minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde geeft aan de eigenaar die de aanvraag heeft ingediend, per betrokken voertuig een attest af, dat het door een Lid-Staat van de Europese Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert op het grondgebied van het Rijk, maar uitsluitend geldig is samen met voornoemd gelijkvormigheidsattest.

financiering van de door Hem aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen; deze bijdrage mag niet meer bedragen dan 10 % van de totale netto ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan deze instellingen zijn toevertrouwd.

§ 2. De Koning kan ter zake alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing of de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden.

§ 3. De besluiten tot uitvoering van deze wet worden vastgesteld na advies van een commissie administratie-nijverheid waarvan de Koning de samenstelling en de werkwijze bepaalt.

§ 4. Op voorstel van de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, bepaalt de Koning het tarief van de retributies te heffen voor de gehele of gedeeltelijke dekking van het bestuurs-, controle- en toezichtskosten nodig voor de toepassing van de in dit artikel bedoelde reglementen.

Wanneer de gelijkvormigheid wordt geverifieerd door een constructeur of zijn vertegenwoordiger in het Rijk, mag de totale kostprijs van de noodzakelijke handelingen, alle kosten en taksen inbegrepen, niet meer bedragen van 100 EUR. Het bedrag kan worden aangepast door de Koning.

Elke overschrijding van dat maximumbedrag moet van rechtswege en zonder ingebrekestelling aan de eigenaar worden terugbetaald, vermeerderd met de schadevergoeding die forfaitair wordt vastgesteld op tienmaal de waarde van de vastgestelde overschrijding.

Wanneer de gelijkvormigheid niet wordt erkend, moet aan de eigenaar zonder bijkomende kosten een attest worden afgegeven waarin het betrokken voertuig met zekerheid wordt geïdentificeerd en een gedetailleerde en volledige motivering wordt gegeven van de vaststellingen die de aanleiding vormen voor de weigering.

§ 4bis. De Minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde geeft aan de eigenaar die de aanvraag heeft ingediend, per betrokken voertuig een attest af, dat het door een Lid-Staat van de Europese Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert op het grondgebied van het Rijk, maar uitsluitend geldig is samen met voornoemd gelijkvormigheidsattest.

La même attestation peut être délivrée pour valider un certificat de conformité délivré par un État 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 État et qu'il ait été fabriqué après l'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet État; le demandeur produira, s'il échet et par véhicule concerné, une attestation délivrée par cet État 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.

§ 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 cyclo-moteurs, sont interdites, de même que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements.

§ 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.

La même attestation peut être délivrée pour valider un certificat de conformité délivré par un État 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 État et qu'il ait été fabriqué après l'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet État; le demandeur produira, s'il échet et par véhicule concerné, une attestation délivrée par cet État 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.

§ 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 cyclo-moteurs, sont interdites, de même que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements.

§ 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.

Datzelfde attest kan worden afgegeven voor de validering van een gelijkvormigheidsattest afgegeven door een Staat die de Overeenkomst van 17 maart 1993 betreffende de Europese Economische Ruimte heeft ondertekend, voor zover het betrokken voertuig een produkt is van die Staat, vervaardigd na de inwerkingtreding van het Akkoord met betrekking tot deze Staat; de aanvrager moet ter staving daarvan in voorkomend geval en per betrokken voertuig een attest overleggen dat door die Staat is afgegeven om bij het te valideren gelijkvormigheidsattest te worden gevoegd.

De kosten voor de verificatie, het opstellen van het attest ter validering en de archivering worden gedekt door de betaling van een bijdrage, waarvan het bedrag, dat kan worden aangepast door de Minister die bevoegd is voor het vervoer te land, vastgesteld is op 50 EUR

§ 5. De vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, evenals het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze uitrustingen te monteren, zijn verboden.

§ 6. Onverminderd de bepalingen van de wet van 30 juli 1979 op de radioberichtgeving zijn verboden de vervaardiging, de invoer, het bezit, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van elke uitrusting of elk ander middel dat tot doel heeft de vaststelling van overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de reglementen betreffende de politie op het wegverkeer, te verhinderen of te bemoeilijken, of de toestellen bedoeld in artikel 62 van dezelfde wet op te sporen. Reclame voor deze uitrustingen, alsook het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze te monteren, zijn eveneens verboden.

Datzelfde attest kan worden afgegeven voor de validering van een gelijkvormigheidsattest afgegeven door een Staat die de Overeenkomst van 17 maart 1993 betreffende de Europese Economische Ruimte heeft ondertekend, voor zover het betrokken voertuig een produkt is van die Staat, vervaardigd na de inwerkingtreding van het Akkoord met betrekking tot deze Staat; de aanvrager moet ter staving daarvan in voorkomend geval en per betrokken voertuig een attest overleggen dat door die Staat is afgegeven om bij het te valideren gelijkvormigheidsattest te worden gevoegd.

De kosten voor de verificatie, het opstellen van het attest ter validering en de archivering worden gedekt door de betaling van een bijdrage, waarvan het bedrag, dat kan worden aangepast door de Minister die bevoegd is voor het vervoer te land, vastgesteld is op 50 EUR

§ 5. De vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, evenals het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze uitrustingen te monteren, zijn verboden.

§ 6. Onverminderd de bepalingen van de wet van 30 juli 1979 op de radioberichtgeving zijn verboden de vervaardiging, de invoer, het bezit, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van elke uitrusting of elk ander middel dat tot doel heeft de vaststelling van overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de reglementen betreffende de politie op het wegverkeer, te verhinderen of te bemoeilijken, of de toestellen bedoeld in artikel 62 van dezelfde wet op te sporen. Reclame voor deze uitrustingen, alsook het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze te monteren, zijn eveneens verboden.

1^{er} décembre 1975

**ARRETE ROYAL PORTANT REGLEMENT
GENERAL SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION
ROUTIERE**

Art. 8. Les conducteurs

Art. 8.1.

Tout véhicule ou train de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur.

Il est en de même des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux, isolés ou en troupeau.

Art. 8.2.

L'âge minimal requis est fixé à :

1° 21 ans pour les conducteurs d'autobus, de trolleybus et d'autocars ainsi que pour les conducteurs des autres véhicules automobiles affectés au transport rémunéré de personnes.

Toutefois, cet âge est ramené à :

a) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation «conducteurs d'autobus et d'autocars» au troisième degré de l'enseignement secondaire professionnel;

b) 18 ans pour les conducteurs d'autobus, de trolleybus et d'autocars n'excédant pas 16 places assises, outre le siège du conducteur, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle visé à l'article 59.2, délivré pour le transport de voyageurs;

c) 18 ans pour les conducteurs qui se soumettent à l'apprentissage et présentent l'examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie D ou D+E ou pour la sous-catégorie D1 ou D1+E, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

2° 21 ans pour les conducteurs des autres véhicules automobiles et des trains de véhicules, lorsque la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes.

Toutefois, cet âge est ramené à :

a) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation «conducteurs poids lourds» au troisième degré de l'enseignement secondaire professionnel;

1^{er} décembre 1975

**ARRETE ROYAL PORTANT REGLEMENT
GENERAL SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION
ROUTIERE**

Art. 8. Les conducteurs

Art. 8.1.

Tout véhicule ou train de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur.

Il est en de même des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux, isolés ou en troupeau.

Art. 8.2.

L'âge minimal requis est fixé à :

1° 21 ans pour les conducteurs d'autobus, de trolleybus et d'autocars ainsi que pour les conducteurs des autres véhicules automobiles affectés au transport rémunéré de personnes.

Toutefois, cet âge est ramené à :

a) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation «conducteurs d'autobus et d'autocars» au troisième degré de l'enseignement secondaire professionnel;

b) 18 ans pour les conducteurs d'autobus, de trolleybus et d'autocars n'excédant pas 16 places assises, outre le siège du conducteur, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle visé à l'article 59.2, délivré pour le transport de voyageurs;

c) 18 ans pour les conducteurs qui se soumettent à l'apprentissage et présentent l'examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie D ou D+E ou pour la sous-catégorie D1 ou D1+E, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

2° 21 ans pour les conducteurs des autres véhicules automobiles et des trains de véhicules, lorsque la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes.

Toutefois, cet âge est ramené à :

a) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation «conducteurs poids lourds» au troisième degré de l'enseignement secondaire professionnel;

1 december 1975

**KONINKLIJK BESLUIT HOUDENDE ALGEMEEN
REGLEMENT OP DE POLITIE VAN HET
WEGVERKEER**

Art. 8. De bestuurders

Art. 8.1.

Elk voertuig of elke sleep in beweging moet een bestuurder hebben.

Dit geldt ook voor de trek-, last- of rijdieren en het vee, afzonderlijk of in kudde.

Art. 8.2.

De vereiste minimumleeftijd is vastgesteld op:

1° 21 jaar voor de bestuurders van autobussen, trolleybussen en autocars, alsook voor de bestuurders van andere auto's dienend voor bezoldigd vervoer van personen.

Deze leeftijd wordt evenwel teruggebracht op:

a) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding «bestuurders van autobussen en autocars» volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs;

b) 18 jaar voor de bestuurders van autobussen, trolleybussen en autocars met niet meer dan 16 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een getuig-schrift van vakbekwaamheid bedoeld in artikel 59.2, afgegeven voor het personenvervoer;

c) 18 jaar voor de bestuurders die de scholing volgen en die het praktische examen afleggen voor het behalen van een rijbewijs geldig voor de categorie D of D+E of voor de subcategorie D1 of D1+E, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

2° 21 jaar voor de bestuurders van andere auto's en slepen, wanneer de maximale toegelaten massa meer dan 7,5 ton bedraagt.

Deze leeftijd wordt evenwel teruggebracht op:

a) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding «bestuurders van vrachtwagens» volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs;

1 december 1975

**KONINKLIJK BESLUIT HOUDENDE ALGEMEEN
REGLEMENT OP DE POLITIE VAN HET
WEGVERKEER**

Art. 8. De bestuurders

Art. 8.1.

Elk voertuig of elke sleep in beweging moet een bestuurder hebben.

Dit geldt ook voor de trek-, last- of rijdieren en het vee, afzonderlijk of in kudde.

Art. 8.2.

De vereiste minimumleeftijd is vastgesteld op:

1° 21 jaar voor de bestuurders van autobussen, trolleybussen en autocars, alsook voor de bestuurders van andere auto's dienend voor bezoldigd vervoer van personen.

Deze leeftijd wordt evenwel teruggebracht op:

a) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding «bestuurders van autobussen en autocars» volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs;

b) 18 jaar voor de bestuurders van autobussen, trolleybussen en autocars met niet meer dan 16 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een getuig-schrift van vakbekwaamheid bedoeld in artikel 59.2, afgegeven voor het personenvervoer;

c) 18 jaar voor de bestuurders die de scholing volgen en die het praktische examen afleggen voor het behalen van een rijbewijs geldig voor de categorie D of D+E of voor de subcategorie D1 of D1+E, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

2° 21 jaar voor de bestuurders van andere auto's en slepen, wanneer de maximale toegelaten massa meer dan 7,5 ton bedraagt.

Deze leeftijd wordt evenwel teruggebracht op:

a) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding «bestuurders van vrachtwagens» volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs;

b) 18 ans pour les conducteurs titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnel, visé à l'article 59.2, délivré pour le transport de marchandises et pour les conducteurs qui se soumettent à l'apprentissage et présentent l'examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie C ou C+E, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

3° 18 ans pour les conducteurs des autres véhicules à moteur.

Toutefois, cet âge est fixé à :

a) 16 ans pour les conducteurs de cyclomoteurs pour autant que le véhicule ne transporte pas d'autre personne que le conducteur ainsi que pour les conducteurs de tracteurs agricoles, avec ou sans remorques, et de véhicules immatriculés comme matériel agricole, motoculteur ou moissonneuse, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 15 tonnes, se rendant de la ferme aux champs et vice versa;

b) 3 mois avant 17 ans pour les conducteurs qui suivent l'enseignement pratique en vue de l'obtention d'une licence d'apprentissage visée à l'article 10 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

c) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation «conducteurs poids lourds» ou «conducteurs d'autobus ou d'autocars» au troisième degré de l'enseignement secondaire supérieur ou qui conduisent sous le couvert d'une licence d'apprentissage;

d) 3 mois avant 18 ans pour les conducteurs qui suivent l'enseignement pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie A ou B;

e) 21 ans pour les conducteurs de motocyclettes d'une puissance supérieure à 25 kW ou d'un rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kW/kg, sauf s'ils sont titulaires, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable pour la conduite de motocyclettes d'une puissance inférieure ou égale à 25 kW et d'un rapport puissance/poids inférieur ou égal à 0,16 kW/kg ou d'un permis de conduire belge valable pour la catégorie A2 ou s'ils sont titulaires d'un permis de conduire belge valable pour la catégorie A1.

4° 16 ans pour les conducteurs de véhicules attelés;

5° 14 ans pour les conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.

b) 18 ans pour les conducteurs titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnel, visé à l'article 59.2, délivré pour le transport de marchandises et pour les conducteurs qui se soumettent à l'apprentissage et présentent l'examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie C ou C+E, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

3° 18 ans pour les conducteurs des autres véhicules à moteur.

Toutefois, cet âge est fixé à :

a) 16 ans pour les conducteurs de cyclomoteurs pour autant que le véhicule ne transporte pas d'autre personne que le conducteur ainsi que pour les conducteurs de tracteurs agricoles, avec ou sans remorques, et de véhicules immatriculés comme matériel agricole, motoculteur ou moissonneuse, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 15 tonnes, se rendant de la ferme aux champs et vice versa;

b) 3 mois avant 17 ans pour les conducteurs qui suivent l'enseignement pratique en vue de l'obtention d'une licence d'apprentissage visée à l'article 10 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

c) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation «conducteurs poids lourds» ou «conducteurs d'autobus ou d'autocars» au troisième degré de l'enseignement secondaire supérieur ou qui conduisent sous le couvert d'une licence d'apprentissage;

d) 3 mois avant 18 ans pour les conducteurs qui suivent l'enseignement pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie A ou B;

e) 21 ans pour les conducteurs de motocyclettes d'une puissance supérieure à 25 kW ou d'un rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kW/kg, sauf s'ils sont titulaires, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire valable pour la conduite de motocyclettes d'une puissance inférieure ou égale à 25 kW et d'un rapport puissance/poids inférieur ou égal à 0,16 kW/kg ou d'un permis de conduire belge valable pour la catégorie A2 ou s'ils sont titulaires d'un permis de conduire belge valable pour la catégorie A1.

4° 16 ans pour les conducteurs de véhicules attelés;

5° 14 ans pour les conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.

b) 18 jaar voor de bestuurders die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een getuigschrift van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 59.2, afgegeven voor het goederenvervoer en voor de bestuurders die een scholing volgen en het praktische examen afleggen om, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, een rijbewijs geldig voor de categorie C of C+E te verkrijgen;

3° 18 jaar voor de bestuurders van andere motorvoertuigen.

Deze leeftijd wordt evenwel vastgesteld op:

a) 16 jaar voor de bestuurders van bromfietsen, voor zover het voertuig geen andere persoon dan de bestuurder vervoert, alsook voor de bestuurders van landbouwtrekkers, met of zonder aanhangwagen, en van als landbouwmaterieel, landbouwmotor of maaimachine ingeschreven voertuigen, waarvan de maximaal toegelaten massa niet meer dan 15 ton bedraagt, die van de hoeve naar het veld rijden en omgekeerd;

b) 3 maanden vóór 17 jaar voor de bestuurders die het praktische onderricht volgen met het oog op het verkrijgen van een leervergunning bedoeld in artikel 10 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

c) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding «bestuurders van vrachtwagens» of «bestuurders van autobussen en autocars» volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs of die rijden met een leervergunning;

d) 3 maanden vóór 18 jaar voor de bestuurders die het praktische onderricht volgen met het oog op het behalen van een rijbewijs geldig voor de categorie A of B;

e) 21 jaar voor de bestuurders van motorfietsen met een vermogen hoger dan 25 kW of een vermogen/gewichtsverhouding hoger dan 0,16 kW/kg, tenzij ze sinds ten minste twee jaar houder zijn van een rijbewijs geldig voor het besturen van motorfietsen met een vermogen van minder dan of gelijk aan 25 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan of gelijk aan 0,16 kW/kg of van een Belgisch rijbewijs geldig voor de categorie A2 of tenzij zij houder zijn van een Belgisch rijbewijs geldig voor de categorie A1.

4° 16 jaar voor de bestuurders van bespannen voertuigen;

5° 14 jaar voor de bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren of van vee.

b) 18 jaar voor de bestuurders die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een getuigschrift van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 59.2, afgegeven voor het goederenvervoer en voor de bestuurders die een scholing volgen en het praktische examen afleggen om, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, een rijbewijs geldig voor de categorie C of C+E te verkrijgen;

3° 18 jaar voor de bestuurders van andere motorvoertuigen.

Deze leeftijd wordt evenwel vastgesteld op:

a) 16 jaar voor de bestuurders van bromfietsen, voor zover het voertuig geen andere persoon dan de bestuurder vervoert, alsook voor de bestuurders van landbouwtrekkers, met of zonder aanhangwagen, en van als landbouwmaterieel, landbouwmotor of maaimachine ingeschreven voertuigen, waarvan de maximaal toegelaten massa niet meer dan 15 ton bedraagt, die van de hoeve naar het veld rijden en omgekeerd;

b) 3 maanden vóór 17 jaar voor de bestuurders die het praktische onderricht volgen met het oog op het verkrijgen van een leervergunning bedoeld in artikel 10 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

c) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding «bestuurders van vrachtwagens» of «bestuurders van autobussen en autocars» volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs of die rijden met een leervergunning;

d) 3 maanden vóór 18 jaar voor de bestuurders die het praktische onderricht volgen met het oog op het behalen van een rijbewijs geldig voor de categorie A of B;

e) 21 jaar voor de bestuurders van motorfietsen met een vermogen hoger dan 25 kW of een vermogen/gewichtsverhouding hoger dan 0,16 kW/kg, tenzij ze sinds ten minste twee jaar houder zijn van een rijbewijs geldig voor het besturen van motorfietsen met een vermogen van minder dan of gelijk aan 25 kW en een vermogen/gewichtsverhouding van minder dan of gelijk aan 0,16 kW/kg of van een Belgisch rijbewijs geldig voor de categorie A2 of tenzij zij houder zijn van een Belgisch rijbewijs geldig voor de categorie A1.

4° 16 jaar voor de bestuurders van bespannen voertuigen;

5° 14 jaar voor de bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren of van vee.

Toutefois, cet âge est ramené à 12 ans pour les conducteurs de montures, à condition qu'ils soient accompagnés d'un cavalier âgé de 21 ans au moins.

Art. 8.3.

Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.

Art. 8.4.

Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main

Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit.

7 avril 1976

ARRETE ROYAL DESIGNANT LES INFRACTIONS GRAVES AU REGLEMENT GENERAL SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Article 1^{er}

Sont considérées comme infractions graves au sens de l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et modifiée le 9 juin 1975, les infractions au règlement général sur la police de la circulation routière désignées ci-après :

(1°-14°)

Toutefois, cet âge est ramené à 12 ans pour les conducteurs de montures, à condition qu'ils soient accompagnés d'un cavalier âgé de 21 ans au moins.

Art. 8.3.

Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.

Art. 8.4.

Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main

Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit.

Art.8.5.

Il est interdit d'utiliser un système automatique de pilotage qui ne répond pas aux normes fixées par Nous.²

7 avril 1976

ARRETE ROYAL DESIGNANT LES INFRACTIONS GRAVES AU REGLEMENT GENERAL SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Article 1^{er}

Sont considérées comme infractions graves au sens de l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et modifiée le 9 juin 1975, les infractions au règlement général sur la police de la circulation routière désignées ci-après :

(1°-14°)

15° avoir utilisé un système automatique de pilotage qui ne répond pas aux normes fixées par Nous.³

² Art. 3 : ajout.

³ Art. 4 : ajout.

Die leeftijd wordt echter teruggebracht op 12 jaar voor de bestuurders van rijdieren, op voorwaarde dat zij begeleid worden door een ruiter die ten minste 21 jaar oud is.

Art. 8.3.

Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten.

Art. 8.4.

Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben.

Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt.

7 april 1976

**KONINKLIJK BESLUIT TOT AANWIJZING VAN DE
ZWARE OVERTREDINGEN VAN HET ALGEMEEN
REGLEMENT OP DE POLITIE VAN HET
WEGVERKEER**

Artikel 1

Worden beschouwd als zware overtredingen in de zin van artikel 29 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en gewijzigd op 9 juni 1975, de hierna opgegeven overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer:

(1°-14°)

Die leeftijd wordt echter teruggebracht op 12 jaar voor de bestuurders van rijdieren, op voorwaarde dat zij begeleid worden door een ruiter die ten minste 21 jaar oud is.

Art. 8.3.

Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten.

Art. 8.4.

Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben.

Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt.

Art. 8.5.

Het is verboden een automatisch besturings-systeem te gebruiken dat niet voldoet aan de normen die door ons worden vastgesteld.²

7 april 1976

**KONINKLIJK BESLUIT TOT AANWIJZING VAN DE
ZWARE OVERTREDINGEN VAN HET ALGEMEEN
REGLEMENT OP DE POLITIE VAN HET
WEGVERKEER**

Artikel 1

Worden beschouwd als zware overtredingen in de zin van artikel 29 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en gewijzigd op 9 juni 1975, de hierna opgegeven overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer:

(1°-14°)

15° een automatisch besturingssysteem gebruikt hebben dat niet voldoet aan de normen die door ons worden vastgesteld.³

² Art. 3 : aanvulling.

³ Art. 4 : aanvulling.