

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tous véhicules de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'article 1^{er}, modifiée par les lois des 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996 et 27 novembre 1996;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger ;

Vu le rapport du XX XXXX 2017 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de la Commission consultative "Administration-Industrie", donné le XX XXXX 2017;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le XX XXX 2017;

Vu l'avis n° XX/XXX/X du Conseil d'Etat, donné le XX XXX 2017, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre des Travaux publics,

Après délibération,

ARRÊTE :

Chapitre 1^{er}. Dispositions introductives et définitions

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

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

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION

12 -05- 2017

RAAD VAN STATE
WETGEVING

1° la Directive : la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE ;

2° l'autorité compétente : l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre ou non membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques routiers;

3° le certificat de contrôle technique : un certificat de visite délivré par un organisme visé par l'arrêté royal du 22 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ou par un centre de contrôle ou par l'autorité compétente d'un Etat membre et contenant les résultats du contrôle technique;

4° le chargement : tout bien ou matériel placé dans ou sur un véhicule ou une partie de celui-ci sans y être fixé de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs;

5° le contrôle technique : un contrôle au sens de l'article 3, 9), de la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE;

6° le contrôle technique routier : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes ou sous leur surveillance directe;

7° le contrôle routier concerté : un contrôle technique routier réalisé conjointement par les autorités compétentes de deux ou plusieurs États membres;

8° les défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier;

9° l'entreprise : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009;

10° l'inspecteur du contrôle technique : toute personne visée à l'article 14 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation;

11° l'unité de contrôle mobile : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs du contrôle technique;

12° l'installation de contrôle routier désignée : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent;

13° le point de contact : le point de contact désigné en vertu de l'article 17 de la Directive, la police domaniale étant le point de contact wallon ;

14° la police domaniale : les policiers domaniaux visés à l'article 6, § 1^{er}, du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques ;

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

16° le véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails;

17° le véhicule à moteur : tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;

18° le véhicule utilitaire : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles;

19° la remorque : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;

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

21° le véhicule immatriculé dans un État membre : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;

22° le titulaire du certificat d'immatriculation : la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;

23° le contrôleur : l'agent de contrôle chargé d'un mandat de la police judiciaire et appartenant au cadre opérationnel de la police fédérale et locale ou à la police domaniale, dûment formés par une formation agréée par ces autorités.

Chapitre 2. Champ d'application

Art. 3. Les contrôles techniques routiers, visés dans le présent arrêté concernent :

1° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises, catégories M 2 et M 3 ;

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

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

4° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 1 ;

5° les tracteurs à roues de la catégorie Tb c'est-à-dire conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h.

Chapitre 3. Compétences et méthodes de contrôle

Section 1^{ère}. Contrôleurs

Art. 4. § 1^{er}. Les contrôleurs sont chargés de l'exécution, en collaboration avec les inspecteurs du contrôle technique, des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires qui sont immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

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

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

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

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

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

L'appareillage et les engins de contrôle sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle désignée par le Ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

Section 2. Présélection des véhicules par niveau de risque

Art. 5. Pour les véhicules visés à l'article 3, 1 à 3°, les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances décrites à l'annexe II et, le cas échéant, à l'annexe III à la Directive et constatées sur les véhicules exploités par des entreprises sont introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) no 3820/85 et (CEE) no 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil. Pour l'attribution d'un profil de risque à une entreprise, les critères énoncés à l'annexe I^{ère} à la Directive peuvent être utilisés. Ces informations sont utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises présentant un risque élevé. Le système de classification par niveau de risque est administré par les autorités compétentes des États membres.

Lors de l'identification des véhicules qui sont soumis à un contrôle technique routier initial, les contrôleurs sélectionnent en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle de manière aléatoire ou lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.

Aux fins de l'application de l'alinéa 1^{er}, l'État membre d'immatriculation utilise les informations reçues des autres États membres en vertu de l'article 18, § 1^{er}, de la Directive.

Section 3. Méthode de contrôle

Sous-section 1^{ère}. Contrôle technique routier initial

Art. 6. § 1^{er}. Les véhicules sélectionnés font l'objet d'un contrôle technique routier initial.

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

- 1° la vérification du dernier certificat de contrôle technique et le cas échéant le dernier rapport de contrôle technique routier, conservés à bord ;
- 2° l'évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;
- 3° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule ;
- 4° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée.

Concernant le 1°, si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, il est vérifié si elles ont ou non été corrigées.

Concernant le 4°, ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 10, § 1^{er}.

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

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

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

Sous-section 2. Contrôle technique approfondi

Art. 7. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Lorsque les contrôles approfondis sont effectués dans une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou dans une installation de contrôle routier désignée, ils le sont dans les plus brefs délais dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

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

comme exigé. Lorsque les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Sous-section 3. Appréciation des défaillances

Art. 8. L'annexe II à la Directive contient une liste des défaillances possibles pour chaque point à contrôler, assorties de leur degré de gravité.

Les défaillances constatées sont classées dans l'une des catégories suivantes :

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

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

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

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

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

Art. 9. § 1^{er}. Lors d'un contrôle routier, pour les véhicules visés à l'article 45bis de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle, afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage sont effectués, conformément aux règles visées à l'article 45bis de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

§ 3. Les procédures de suivi visées à l'article 11 s'appliquent en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

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

Art. 10. § 1^{er}. Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont collectées :

- 1° le pays d'immatriculation du véhicule;
- 2° la catégorie du véhicule;
- 3° le résultat du contrôle technique routier initial.

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

Le rapport du dernier contrôle technique routier est conservé à bord du véhicule.

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

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

Art. 11. § 1^{er}. Sans préjudice du paragraphe 3, toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi est corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique.

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

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

§ 3. Lorsqu'une quelconque défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule en question est restreinte ou interdite éventuellement par le retrait des documents de bord, tant que cette défaillance n'a pas été corrigée.

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

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

Chapitre 4. Coopération entre États membres et avec la Commission européenne

Art. 12. § 1^{er}. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe IV à la Directive.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle technique en Belgique. Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, les mêmes règles sont valables pour ce contrôle que celles pour les contrôles visés à l'article 23sexies, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. La non-présentation du véhicule y afférent dans le délai fixé a pour conséquence que le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle valable.

La Police domaniale évalue chaque requête qui lui est transmise par une instance étrangère et transmet, si nécessaire, cette requête à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

La Police domaniale met au courant le point de contact de l'État membre de l'Union européenne qui a constaté les défauts des mesures prises.

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 précité, la Police domaniale convoque par envoi recommandé le titulaire du véhicule à faire effectuer un contrôle complet du véhicule dans les quinze jours à compter de la réception de ledit envoi. L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie ainsi qu'à la police domaniale.

Art. 13. Les contrôleurs prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par année, des activités de contrôle technique concertées.

Art. 14. Tous les deux ans, avant le 31 mars, le point de contact communique par voie électronique à la Commission européenne dans le format défini en vertu de la Directive, les données recueillies relatives aux véhicules utilitaires contrôlés sur les deux années précédentes.

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

Chapitre 5. Dispositions modificatives et finales

Art. 15. Pour les véhicules visés à l'article 3, 1° à 3°, Le nombre total de contrôles techniques routiers à effectuer s'établit en proportion du nombre de véhicules immatriculés en Région wallonne.

Art. 16. Dans l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'annexe 2, insérée par l'arrêté royal du 12 septembre 2011 et remplacée par l'arrêté royal du 19 juillet 2013 est remplacée par l'annexe 1^{re} jointe au présent arrêté.

Art. 17. L'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé à l'exception de son article 5 qui est abrogé le 1^{er} janvier 2021.

Art. 18. Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018 à l'exception de l'article 5 qui entre en vigueur le 20 mai 2019.

Art. 19. Le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

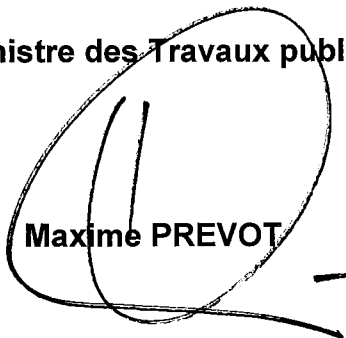
Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Paul MAGNETTE

Le Ministre des Travaux publics,



Maxime PREVOT

Annexe 1^{re} à l'arrêté du Gouvernement wallon du relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Annexe 2 à l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Liste des sommes à percevoir :

1° 75 euros :

- a. pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules catégorisée comme mineure en vertu de l'article 12, 2. de la Directive 2014/47/UE et de son annexe II ou de son annexe III, paragraphe II;
- b. Le conducteur d'un véhicule immatriculé ou mis en circulation en Belgique ne peut pas produire un certificat de visite valable, mais son existence a été prouvée immédiatement.

2° 350 euros pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules catégorisée comme majeure en vertu de l'article 12, 2. de la Directive 2014/47/UE et de son annexe II, sans préjudice de 4°, b, ou de son annexe III, paragraphe II ;

3° 1.000 euros :

- a. pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules catégorisée comme critique en vertu de l'article 12, 2. de la Directive 2014/47/UE et de son annexe II ou de son annexe III, paragraphe II;
- b. Le conducteur d'un véhicule immatriculé ou mis en circulation en Belgique ne peut pas produire un certificat de visite valable d'où il ressort que le véhicule a été soumis au contrôle technique prescrit par la Directive 2014/45/UE ;

4° 2.500 euros :

- a. lorsque le certificat de visite présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites ;
- b. si le véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un état membre de l'EEE n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse alors qu'il n'en est pas dispensé, manifestement inopérant, non conforme aux exigences ou si la vitesse du véhicule n'est pas limitée à la valeur prescrite;

5° 6.600 euros : le conducteur refuse le contrôle du véhicule.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

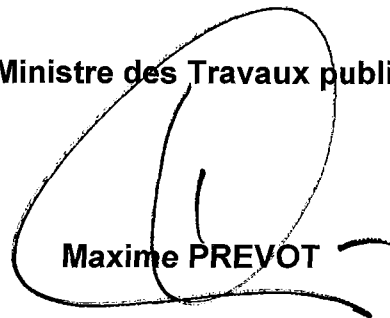
Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Paul MAGNETTE

Le Ministre des Travaux publics,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large loop and a trailing flourish.

Maxime PREVOT