

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2018/10415]

22 DECEMBRE 2017. — Arrêté du Gouvernement flamand accordant une dispense de la condition de délivrer une formation équivalente en néerlandais pour la formation de Master of Actuarial and Financial Engineering

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu le Code de l'Enseignement supérieur du 11 octobre 2013, sanctionné par le décret du 20 décembre 2013, l'article II.264, § 3, remplacé par le décret du 25 avril 2014 ;

Vu l'avis positif de la Commission de l'Enseignement supérieur, rendu le 29 novembre 2017 ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, rendu le 19 décembre 2017 ;

Sur la proposition de la Ministre flamande de l'Enseignement ;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Par application de l'article II.264 du Code de l'Enseignement supérieur du 11 octobre 2013, la formation de Master of Actuarial and Financial Engineering, avec la spécification « of Science », organisée par la Katholieke Universiteit Leuven, dans son implantation de l'arrondissement administratif de Louvain, bénéficie d'une dispense de la condition de délivrer une formation équivalente en néerlandais pour le master précité.

Cette dispense s'applique lorsque le Master of Actuarial and Financial Engineering, avec la spécification « of Science », peut être organisé conformément à l'article II.263 du même Code.

Art. 2. Le Ministre flamand ayant l'enseignement dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté. Bruxelles, le 22 décembre 2017.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

G. BOURGEOIS

La Ministre flamande de l'Enseignement,

H. CREVITS

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2018/10360]

12 JANUARI 2018. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op 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, artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996, 27 november 1996, het koninklijk besluit van 20 juli 2000 en het decreet van 8 juli 2016;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 28 september 2017;

Gelet op het advies van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid, gegeven op 13 oktober 2017;

Gelet op advies 62.485/3 van de Raad van State, gegeven op 19 december 2017, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten en richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

Art. 2. In artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 1 wordt een punt 1.0 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“1.0. In dit artikel wordt verstaan onder:

1° alternatieve brandstoffen: de brandstoffen of de energiebronnen die, op zijn minst gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de wegvervoerssector verbeteren, namelijk:

a) elektriciteit die wordt verbruikt in alle soorten elektrische voertuigen;

b) waterstof;

c) aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (compressed natural gas - cng) en in vloeibare vorm (liquefied natural gas - lng);

d) vloeibaar petroleumgas (liquefied petroleum gas - lpg);

e) mechanische energie uit een opslagsysteem of bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte;

2° door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig: een motorvoertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven op basis van een alternatieve brandstof en dat is goedgekeurd in het kader van de Richtlijn;

3° intermodale vervoersverrichting: een van de volgende soorten vervoer:

a) gecombineerd vervoer als vermeld in artikel 1 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten, voor het vervoer van een of meer containers of wissellaadbakken, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet;

b) vervoer van een of meer containers of wissellaadbakken, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet, waarbij wordt gebruikgemaakt van vervoer over water, op voorwaarde dat de afstand van het begin- of het eindvervoer over de weg op het grondgebied van de Unie niet groter is dan 150 km. Die afstand van 150 kilometer mag worden overschreden om de dichtstbijgelegen geschikte vervoersterminal voor de voorgenomen dienst te bereiken, als het vervoer wordt verricht met een van de volgende voertuigen:

1) voertuigen die voldoen aan de voorwaarden, vermeld in punt 3.2.3, 3°, 3.2.3, 5°, of 3.2.3, 6°;

2) voertuigen die voldoen aan de voorwaarden, vermeld in punt 3.2.3, 4°, of 3.2.3, 7°, als dergelijke afstanden zijn toegelaten in de betrokken lidstaat.

Voor die intermodale vervoersverrichtingen kan de dichtstbijgelegen geschikte vervoersterminal die de dienst verleent, zich in een andere lidstaat bevinden dan de lidstaat waarin de zending is ingeladen of uitgeladen.”;

2° er worden een punt 1.4.2.3 tot en met 1.4.2.6 ingevoegd, die luiden als volgt:

“1.4.2.3. De maximaal toegelaten massa van door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen, kan worden verhoogd met het extra gewicht dat vereist is voor de alternatieve brandstoftechnologie, met een maximum van 1000 kg.

1.4.2.4. De maximaal toegelaten massa van door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen met drie assen kan worden verhoogd met het extra gewicht dat vereist is voor de alternatieve brandstoftechnologie, met een maximum van 1 000 kg.

1.4.2.5. De maximaal toegelaten massa van door alternatieve brandstoffen aangedreven gelede autobussen met drie assen kan worden verhoogd met het extra gewicht dat vereist is voor de alternatieve brandstoftechnologie, met een maximum van 1 000 kg.

1.4.2.6. Het bijkomende gewicht dat voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen nodig is, moet worden bepaald op basis van de documentatie die de fabrikant bij de goedkeuring van het voertuig in kwestie verstrekt. Dat bijkomende gewicht wordt vermeld op de officiële documenten.”;

3° punt 1.6.1 wordt vervangen door wat volgt:

“1.6.1. De massa per wiel wordt beperkt door de capaciteit van de banden en mag maximaal 6500 kg bedragen”;

4° punt 2.2 wordt vervangen door wat volgt:

“2.2. Massa's

De volgende maximale toegelaten massa's zijn van toepassing op de volgende voertuigen:

1° voor enkelvoudige voertuigen met twee assen: 19.500 kg;

2° voor enkelvoudige voertuigen met drie assen: 26.000 kg;

3° voor gelede voertuigen met drie assen: 28.000 kg.”;

5° punt 3.2.1 wordt vervangen door wat volgt:

“3.2.1. De volgende maximale toegelaten massa's zijn van toepassing op de volgende motorvoertuigen:

1° motorvoertuigen met twee assen: 19.000 kg;

2° motorvoertuigen met drie assen: 26.000 kg;

3° motorvoertuigen met vier of meer assen: 32.000 kg.”;

6° punt 3.2.3 en punt 3.2.4 worden vervangen door wat volgt:

“3.2.3. De volgende maximale toegelaten massa's zijn van toepassing op de volgende gelede voertuigen, die bestaan uit:

1° een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met één as: 29.000 kg;

2° een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met twee assen: 39.000 kg;

3° een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met drie assen en met een van de volgende soorten ophanging:

a) met mechanische ophanging: 43.000 kg;

b) met pneumatische ophanging: 44.000 kg;

4° een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met drie assen die bij intermodale vervoersverrichtingen een of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet en met een van de volgende soorten ophanging:

a) met mechanische ophanging: 43.000 kg;

b) met pneumatische ophanging: 44.000 kg;

5° een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger met twee assen: 44.000 kg;

6° een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger met drie assen: 44.000 kg;

7° een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger met twee of drie assen die bij intermodale vervoersverrichtingen een of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet: 44.000 kg.

3.2.4. De volgende maximale toegelaten massa's zijn van toepassing op de volgende samengestelde voertuigen, die bestaan uit:

1° een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met één enkele as: 29.000 kg;

2° een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met tandem: 36.000 kg;

3° een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met twee assen: 39.000 kg;

4° een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met tridem: 40.000 kg;

5° een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met drie assen: 44.000 kg;

6° een motorvoertuig met drie assen en een aanhangwagen met één as: 36.000 kg;

7° een motorvoertuig met drie assen en een aanhangwagen met tandem of tridem en met een van de volgende soorten ophanging:

a) met mechanische ophanging: 42.000 kg;

b) met pneumatische ophanging: 44.000 kg;

8° een motorvoertuig met drie assen en een aanhangwagen met twee assen: 44.000 kg;

9° een motorvoertuig met drie assen en een aanhangwagen met drie assen: 44.000 kg.".

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 4. De Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 12 januari 2018.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
G. BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,
B. WEYTS

—————
TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2018/10360]

12 JANVIER 2018. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'article 32bis de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu 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, l'article 1^{er}, modifié par les lois des 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996, 27 novembre 1996, l'arrêté royal du 20 juillet 2000 et le décret du 8 juillet 2016 ;

Vu 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 ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, rendu le 28 septembre 2017 ;

Vu l'avis de la Commission flamande administration-industrie, rendu le 13 octobre 2017;

Vu l'avis 62.485/3 du Conseil d'État, donné le 19 décembre 2017, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa premier, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux ;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Le présent arrêté prévoit la transposition partielle de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international et de la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la Directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Art. 2. Dans l'article 32bis 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, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le point 1^{er} il est inséré un point 1.0, rédigé comme suit :

« 1.0. Dans le présent article, on entend par :

1° carburants de substitution : les carburants ou les sources d'énergie qui remplacent, au moins partiellement, les ressources de pétrole fossiles dans l'approvisionnement en énergie pour le transport et qui pourront contribuer à la décarbonisation de l'approvisionnement en énergie et à l'amélioration des performances environnementales du secteur du transport routier, notamment :

- a) l'électricité consommée dans tous les types de véhicules électriques ;
- b) l'hydrogène ;
- c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (compressed natural gas - cng) et sous forme liquide (liquefied natural gas - lng) ;
- d) le gaz de pétrole liquéfié (liquefied petroleum gas - lpg) ;
- e) l'énergie mécanique provenant d'un système de stockage ou de sources à bord, y compris la chaleur résiduelle ;

2° véhicules alimentés par un carburant de substitution : un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE ;

3° opérations de transport intermodal : un des types de transport suivants :

- a) transport combiné tel que visé à l'article 1^{er} de la Directive 92/106/CEE du 7 décembre relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membre, pour le transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, d'une longueur totale de 45 pieds au maximum ;
- b) des opérations de transport par voie d'eau effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds, pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union. Cette distance de 150 kilomètres peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé, lorsque le transport est effectué au moyen d'un des véhicules suivants :
 - 1) véhicules qui répondent aux conditions visées aux points 3.2.3, 3°, 3.2.3, 5°, ou 3.2.3, 6° ;
 - 2) véhicules qui répondent aux conditions visées aux points 3.2.3, 4°, ou 3.2.3, 7°, lorsque de telles distances sont autorisées dans l'état-membre concerné.

Pour les opérations de transport intermodal, le terminal de transport approprié le plus proche qui fournit le service peut être situé dans un État membre autre que celui dans lequel la cargaison a été chargée ou déchargée. » ;

2° il est ajouté les points 1.4.2.3 à 1.4.2.6 inclus rédigés comme suit :

« 1.4.2.3. La masse maximale autorisée pour les véhicules à moteur à deux essieux utilisant du carburant de substitution autres que les autobus peut être est augmentée du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum de 1000 kg.

1.4.2.4. La masse maximale autorisée pour les véhicules à moteur à trois essieux utilisant du carburant de substitution peut être est augmentée du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum de 1000 kg.

1.4.2.5. La masse maximale autorisée pour les autobus articulés à trois essieux utilisant du carburant de substitution peut être est augmentée du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum de 1000 kg.

1.4.2.6. Le poids supplémentaire requis par les véhicules à carburant de substitution est déterminé sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Ce poids supplémentaire est indiqué dans les documents officiels. » ;

3° le point 1.6.1 est remplacé par ce qui suit :

« 1.6.1. La masse par roue est limitée par la capacité des pneus et peut s'élever à 6500 kg au maximum » ;

4° le point 2.2 est remplacé par ce qui suit :

« 2.2. Masses

Les masses maximales autorisées suivantes s'appliquent aux véhicules suivants :

1° pour les véhicules simples à deux essieux : 19.500 kg ;

2° pour les véhicules simples à trois essieux : 26.000 kg ;

3° pour les véhicules articulés à trois essieux : 28.000 kg. » ;

5° le point 3.2.1 est remplacé par ce qui suit :

« 3.2.1. Les masses maximales autorisées suivantes s'appliquent aux véhicules à moteur suivants :

1° véhicules à moteur à deux essieux : 19.000 kg ;

2° véhicules à moteur à trois essieux : 26.000 kg ;

3° véhicules à moteur à quatre essieux ou plus : 32.000 kg. » ;

6° les points 3.2.3. et 3.2.4 sont remplacés par ce qui suit :

« 3.2.3. Les masses maximales autorisées suivantes s'appliquent aux véhicules articulés suivants, comprenant :

1° un véhicule tracteur à deux essieux et une remorque à un essieu : 29.000 kg ;

2° un véhicule tracteur à deux essieux et une remorque à deux essieux : 39.000 kg ;

3° un véhicule tracteur à deux essieux et une remorque à trois essieux et équipé de l'un des types de suspension suivants :

a) à suspension mécanique : 43.000 kg ;

b) à suspension pneumatique : 44.000 kg ;

4° un véhicule tracteur à deux essieux et une remorque à trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds et dont la suspension est la suivante :

a) à suspension mécanique : 43.000 kg ;

b) à suspension pneumatique : 44.000 kg ;

5° un véhicule tracteur à trois essieux et une remorque à deux essieux : 44.000 kg ;

6° un véhicule tracteur à trois essieux et une remorque à trois essieux : 44.000 kg ;

7° un véhicule tracteur à trois essieux avec une remorque à deux ou trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds : 44.000 kg.

3.2.4. Les masses maximales autorisées suivantes s'appliquent aux véhicules modulaires suivants, comprenant :

1° un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à un seul essieu : 29.000 kg ;

2° un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque tandem : 36.000 kg ;

3° un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à deux essieux : 39.000 kg ;

4° un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque tridem : 40.000 kg ;

5° un véhicule à moteur à deux essieux et une remorque à trois essieux : 44.000 kg ;

6° un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à un seul essieu : 36.000 kg ;

7° un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque tandem ou tridem et équipé de l'un des types de suspension suivants :

a) à suspension mécanique : 42.000 kg ;

b) à suspension pneumatique : 44.000 kg ;

8° un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à deux essieux : 44.000 kg ;

9° un véhicule à moteur à trois essieux et une remorque à trois essieux : 44.000 kg. ».

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 4. Le Ministre flamand ayant la politique de sécurité routière dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 12 janvier 2018.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles,
du Tourisme et du Bien-être des Animaux,

B. WEYTS