

MONITEUR BELGE

BELGISCH STAATSBLAD

Publication conforme aux articles 472 à 478 de la loi-programme du 24 décembre 2002, modifiés par les articles 4 à 8 de la loi portant des dispositions diverses du 20 juillet 2005.

Le *Moniteur belge* peut être consulté à l'adresse :
www.moniteur.be

Direction du Moniteur belge, chaussée d'Anvers 53,
1000 Bruxelles - Conseiller général : A. Van Damme

Numéro tél. gratuit : 0800-98 809

183e ANNEE



N. 104

Publicatie overeenkomstig artikelen 472 tot 478 van de programmawet van 24 december 2002, gewijzigd door de artikelen 4 tot en met 8 van de wet houdende diverse bepalingen van 20 juli 2005.

Dit *Belgisch Staatsblad* kan geconsulteerd worden op :
www.staatsblad.be

Bestuur van het Belgisch Staatsblad, Antwerpsesteenweg 53, 1000 Brussel - Adviseur-generaal : A. Van Damme

Gratis tel. nummer : 0800-98 809

183e JAARGANG

VENDREDI 5 AVRIL 2013
TROISIEME EDITION

VRIJDAG 5 APRIL 2013
DERDE EDITIE

SOMMAIRE

Lois, décrets, ordonnances et règlements

Service public fédéral Mobilité et Transports

7 MARS 2013. — Arrêté royal relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules automobiles, p. 21412.

7 MARS 2013. — Arrêté royal relatif à l'utilisation du gaz naturel comprimé (GNC) pour la propulsion des véhicules automobiles, p. 21468.

7 MARS 2013. — Arrêté ministériel portant exécution de l'article 18 de l'arrêté royal du 7 mars 2013 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules automobiles, p. 21519.

7 MARS 2013. — Arrêté ministériel portant exécution de l'article 23 de l'arrêté royal du 7 mars 2013 relatif à l'utilisation du gaz naturel comprimé (GNC) pour la propulsion des véhicules automobiles, p. 21524.

Avis officiels

Service public fédéral Intérieur

Conseil du Contentieux des Etrangers. Emploi vacant de juge au contentieux des étrangers néerlandophone au Conseil du Contentieux des Etrangers, p. 21528.

Les Publications légales et Avis divers ne sont pas repris dans ce sommaire mais figurent aux pages 21530 à 21590.

INHOUD

Wetten, decreten, ordonnances en verordeningen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

7 MAART 2013. — Koninklijk besluit betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor de aandrijving van auto's, bl. 21412.

7 MAART 2013. — Koninklijk besluit betreffende het gebruik van gecomprimeerd aardgas (CNG) voor het aandrijven van auto's, bl. 21468.

7 MAART 2013. — Ministerieel besluit tot uitvoering van artikel 18 van het koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor de aandrijving van auto's, bl. 21519.

7 MAART 2013. — Ministerieel besluit tot uitvoering van artikel 23 van het koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van gecomprimeerd aardgas (cng) voor de aandrijving van auto's, bl. 21524.

Officiële berichten

Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken

Raad voor Vreemdelingenbetwistingen. Vacante betrekking van Nederlandstalig rechter in vreemdelingenzaken bij de Raad voor Vreemdelingenbetwistingen, bl. 21528.

De Wettelijke Bekendmakingen en Verschillende Berichten worden niet opgenomen in deze inhoudsopgave en bevinden zich van bl. 21530 tot bl. 21590.

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2013/14081]

7 MARS 2013. — Arrêté royal relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules automobiles

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à Votre signature vise à remplacer l'arrêté royal du 9 mai 2001 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules automobiles.

I. Généralités

1. Le LPG (GPL en français : gaz liquéfiés de pétrole) est un carburant composé d'un mélange de propane et de butane qui, moyennant adaptations, permet d'assurer la propulsion des véhicules.

Il présente l'avantage d'émettre moins de polluants locaux (oxydes de carbone, particules, etc.) que d'autres carburants, particulièrement lorsque l'installation LPG est montée en faisant appel à des technologies récentes. Ainsi, il ne contient pas de plomb et ses émissions de soufre sont négligeables. Ses émissions en CO₂ sont nettement inférieures à celles des moteurs à essence.

Un des autres avantages du LPG est qu'il est encore actuellement un des carburants les moins onéreux du marché. En effet, aucune accise n'est prélevée sur ce carburant. Cela est compensé en partie par le prélèvement d'une taxe de circulation complémentaire, calculée en corrélation avec la puissance du moteur. Le consommateur peut cependant, moyennant un calcul d'amortissement, établir s'il est ou non intéressant pour lui de convertir son véhicule à ce carburant.

2. La sécurité des installations LPG a été nettement améliorée par l'adoption de l'arrêté royal du 9 mai 2001 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules automobiles.

Cet arrêté a notamment imposé des normes de qualité élevées en rendant obligatoire l'application du Règlement CEE-ONU n° 67 de Genève (additif n° 66 à l'Accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, signé à Genève le 20 mars 1958) qui constitue un ensemble de prescriptions uniformes relatives à l'homologation, d'une part, des équipements spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz de pétrole liquéfiés sur les véhicules et, d'autre part, des véhicules munis d'un équipement spécial pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés en ce qui concerne l'installation de cet équipement.

Ce Règlement CEE-ONU n° 67 a déjà fait l'objet d'une série d'amendements 01. Ce projet vise à renforcer la sécurité des installations LPG en rendant applicable la version la plus récente du Règlement 67.

Contrairement à ce que suggère le Conseil d'Etat dans l'avis n° 49.166/4, il ne paraît pas nécessaire de procéder à la publication intégrale au *Moniteur belge* de la version actuellement en vigueur au plan international de ce Règlement CEE-ONU n° 97, ni de celle du Règlement CEE-ONU n° 115 relatif à l'homologation des systèmes spéciaux d'adaptation au LPG. En effet :

— d'une part, le projet d'arrêté et ses annexes reprennent l'ensemble des dispositions normatives dont la publicité présente un caractère d'utilité publique au sens de l'article 56 paragraphe 1^{er} alinéa 4 des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative;

— d'autre part, par Décision n° 2000/710 du Conseil du 7 novembre 2000, l'Union européenne a adhéré au Règlement CEE-ONU n° 67; suivant le Règlement UE n° 407/2011 de la Commission du 27 avril 2001 modifiant le Règlement CE n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2013/14081]

7 MAART 2013. — Koninklijk besluit betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor de aandrijving van auto's

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van besluit dat ik de eer heb ter ondertekening aan Uwe Majesteit voor te leggen, beoogt de vervanging van het koninklijk besluit van 9 mei 2001 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor het aandrijven van auto's.

I. Algemeen

1. LPG (liquified petroleum gas en in het Nederlands : vloeibaar gemaakt petroleumgas) is een brandstof, samengesteld uit een mengsel van propaan en butaan, waarmee daartoe aangepaste voertuigen kunnen worden aangedreven.

Deze brandstof biedt het voordeel dat hij minder 'lokale vervuilers' (koolmonoxide, verontreinigende deeltjes, ...) uitstoot dan andere brandstoffen, vooral als bij de montage van de LPG-installatie gebruik wordt gemaakt van recente technologieën. LPG bevat geen lood en stoot heel weinig zwavel uit. De CO₂-uitstoot ligt beduidend lager dan die van benzinemotoren.

Een van de andere voordelen van LPG is dat het vooralsnog een van de minst dure brandstoffen op de markt is. Er wordt immers geen enkele accijns op deze brandstof geheven. Dit wordt gedeeltelijk gecompenseerd door de heffing van een bijkomende verkeersbelasting, op basis van het vermogen. De gebruiker kan dus aan de hand van een aflossingsberekening nagaan of het interessant is voor hem om zijn voertuig naar deze brandstof om te schakelen.

2. De veiligheid van de LPG-installaties werd aanzienlijk verbeterd door de invoering van het koninklijk besluit van 9 mei 2001 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor het aandrijven van auto's.

Dit besluit heeft hoge kwaliteitsnormen opgelegd door de verplichte toepassing van het VN/ECE-Reglement nr. 67 van Genève (addendum nr. 66 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) bij het Akkoord betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend conform de geldende voorschriften van dit akkoord, ondertekend te Genève op 20 maart 1958), dat een geheel van eenvormige goedkeuringsvoorwaarden vormt voor de goedkeuring van enerzijds de speciale uitrusting van auto's die vloeibaar gemaakte petroleumgassen gebruiken voor hun aandrijving en van anderzijds voertuigen die zijn uitgerust met specifieke inrichtingen voor het gebruik van vloeibaar gemaakt petroleumgas als brandstof.

Het VN/ECE-Reglement nr. 67 werd reeds gewijzigd door een reeks amendementen 01. Het doel van dit ontwerp bestaat erin de veiligheid van de LPG-installaties te vergroten en de meest recente versie van Reglement 67 van toepassing te maken.

In tegenstelling tot wat de Raad van State suggereert in het advies nr. 49.166/4, lijkt het niet noodzakelijk om over te gaan tot de integrale publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van de thans op internationaal niveau van kracht zijnde VN/ECE-Reglementen nrs. 67 en 115 betreffende de goedkeuring van speciale systemen tot aanpassing aan LPG. Immers :

— enerzijds herneemt het ontwerp besluit en zijn bijlagen het geheel aan reglementaire bepalingen waarvan de bekendmaking van openbaar nut is in de zin van artikel 56, paragraaf 1, vierde lid, van de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken;

— anderzijds is de Europese Unie bij Besluit nr. 2000/710/EG van de Raad van 7 november 2000 toetreden tot VN/ECE-Reglement nr. 67; overeenkomstig EU Verordening nr. 407/2011 van de Commissie van 27 april 2011 tot wijziging van Verordening EG nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen,

qui leur sont destinés, le Règlement CEE-ONU n° 67 est intégré dans l'annexe IV du Règlement CE n° 661/2009 qui dresse la liste des Règlements de la CEE-ONU (ainsi que les séries d'amendements et les compléments) dont l'application sera obligatoire pour les besoins de la réception CE par type des véhicules neufs, de leurs remorques et des systèmes et composants et entités techniques distinctes qui leurs sont destinés. Par conséquent, l'homologation conformément au Règlement CEE-ONU n° 67 doit être considérée comme une homologation CE (article 4 du Règlement n° 611/2009).

Le champ d'application du Règlement (UE) n°661/2009 B et partant le Règlement n° 67 visé à l'annexe IV du Règlement n° 661/2009 B se limite toutefois aux seuls nouveaux véhicules et aux nouveaux systèmes, composants et entités techniques qui leur sont destinés.

Cependant, certains véhicules peuvent être transformés pour ce type de carburant postérieurement à leur mise en service. Le présent projet vise dès lors à également garantir un niveau élevé de sécurité de ces véhicules, en leur imposant le respect des normes du Règlement n° 67.

3. Grâce aux progrès techniques et à l'application de ces normes techniques rigoureuses, le LPG ne présente actuellement pas plus de risques d'incendie et d'explosion que l'essence.

Dès lors, afin de stimuler l'utilisation de ce carburant, l'accès aux parkings fermés, par le passé souvent interdit aux véhicules fonctionnant au LPG, a été récemment réglementé. Ainsi, l'arrêté royal du 17 mai 2007 fixe dorénavant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les parkings fermés doivent satisfaire pour le stationnement des véhicules LPG.

Les services d'incendie exigent cependant que les véhicules alimentés en LPG soient aisément identifiables (vignette).

Le projet vise donc à améliorer les dispositions réglementaires en matière d'identification de ces véhicules.

4. Le projet tend également à tenir compte des évolutions technologiques, notamment en matière de carburant, de manière à permettre l'installation d'équipement LPG sur des véhicules alimentés au diesel.

Enfin, ce projet vise à préciser les obligations applicables aux installateurs agréés, aux monteurs ou encore aux organismes de contrôle et centres d'examen qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent aboutir au refus ou au retrait de l'agrément.

Dans un souci de clarté, l'arrêté royal du 9 mai 2001 a fait l'objet d'une refonte complète, en concertation avec toutes les parties concernées par ce secteur.

II. Examen du projet

Le projet d'arrêté est divisé en quatre titres :

- les dispositions générales;
- l'installation LPG;
- l'agrément;
- les dispositions finales, transitoires et abrogatoires

TITRE I^{er}. — Dispositions générales

5. L'article 1^{er} définit les différents termes qui sont utilisés dans le projet.

Cet article reprend les définitions pertinentes qui figuraient déjà à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 9 mai 2001.

TITRE II. — L'installation LPG

Ce titre est subdivisé en six chapitres.

6. Le chapitre I (article 2) fixe les critères auxquels doivent répondre les installations LPG et leurs accessoires.

Ceux-ci doivent être homologués conformément aux prescriptions du Règlement ECE n° 67 de Genève et de sa série 01 d'amendements (version la plus récente) (ci-après, « R67.01 » en abrégé ou « Règlement 67 » dans le corps du projet d'arrêté).

L'arrêté royal du 9 mai 2001 imposait déjà le respect du Règlement ECE n° 67 (R67.01). Cet arrêté est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2001. Toutefois, des éléments homologués R67.00 ont encore été acceptés pour les véhicules équipés d'une installation LPG, dont le placement et la présentation aux stations de contrôle technique pour une première visite, ont été réalisés au cours de la première année d'application de l'arrêté du 9 mai 2001 (soit du 1^{er} juillet 2001 au 30 juin 2002). C'est pourquoi, contrairement à ce que suggère le Conseil d'Etat dans l'avis précité, il est préférable de maintenir la référence à la date du 1^{er} juillet 2002 à l'article 2, paragraphe 1^{er} du projet.

onderdelen en technische eenheden, wordt het VN/ECE-Reglement nr. 67 opgenomen in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 661/2009, waarin de VN/ECE-Reglementen (en wijzigingenreeksen en supplementen) staan vermeld waarvan de toepassing verplicht wordt voor de EG-typegoedkeuring van nieuwe typen voertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden. Dus moet de goedkeuring conform het VN/ECE-Reglement nr. 67 worden beschouwd als een EG-goedkeuring (artikel 4 van Verordening nr. 611/2009).

Het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 661/2009 - en uitgaande van Reglement nr. 67 zoals bedoeld in bijlage IV van Verordening 661/2009 - beperkt zich echter tot de nieuwe voertuigen en de nieuwe systemen, onderdelen en technische eenheden die voor deze voertuigen bestemd zijn.

Bepaalde voertuigen kunnen echter nog na hun ingebruikneming worden omgebouwd voor het gebruik van dit verbrandingstype. Dit ontwerp beoogt dan ook om een hoog veiligheidsniveau van deze voertuigen te waarborgen door de naleving van de normen van Reglement nr. 67 voor deze voertuigen op te leggen.

3. Dankzij de technische vooruitgang en de toepassing van deze strenge technische normen ligt het brand- en ontploffingsgevaar bij LPG-reservoirs momenteel niet meer hoger dan bij benzinereservoirs.

Om het gebruik van LPG aan te moedigen, werd de toegang tot gesloten parkeergebouwen, die vroeger vaak verboden waren voor LPG-voertuigen, geregeld. Het koninklijk besluit van 17 mei 2007 stelt nu de maatregelen vast voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de gesloten parkeergebouwen moeten voldoen om ze geschikt te maken als parkeerruimte voor LPG-voertuigen.

De brandweerdiensten eisen niettemin dat LPG-voertuigen gemakkelijk kunnen worden geïdentificeerd (vignet).

Het ontwerp beoogt dus een verbetering van de reglementaire bepalingen inzake de identificatie van deze voertuigen.

4. Het ontwerp strekt er ook toe om rekening te houden met de technologische ontwikkelingen, met name op brandstofvlak, teneinde de installatie van een LPG-uitrusting op dieselvoertuigen mogelijk te maken.

Ten slotte beoogt dit ontwerp om de verplichtingen die van toepassing zijn op de erkende installateurs, monteurs of op de keuringsinstellingen en examencentra te verduidelijken, zodat wanneer deze niet worden nageleefd dit kan leiden tot een weigering of een intrekking van de erkenning.

In het streven naar een duidelijke tekst werd het koninklijk besluit van 9 mei 2001 volledig herschreven en herwerkt. Dit gebeurde in overleg met alle in deze sector betrokken partijen.

II. Bespreking van het ontwerp

Het ontwerp van koninklijk besluit is onderverdeeld in vier titels :

- de algemene bepalingen;
- de LPG-installatie;
- de erkenning;
- de slotbepalingen, overgangsbepalingen en opheffingen.

TITEL I. — Algemene bepalingen

5. Artikel 1 definieert de verschillende termen, die in het ontwerp worden gebruikt.

Dit artikel herneemt de relevante definities uit het artikel 1 van het koninklijk besluit van 9 mei 2001.

TITEL II. — De LPG-installatie

Deze titel wordt opgesplitst in zes hoofdstukken.

6. Hoofdstuk I (artikel 2) stelt de criteria vast waaraan de LPG-installaties en hun onderdelen moeten voldoen.

Deze moeten worden goedgekeurd overeenkomstig de voorschriften van het ECE-Reglement nr. 67 van Genève en zijn reeks 01 van amendementen (de meest recente versie) (verder afgekort als « R67.01 » of « Reglement 67 » in het corpus van dit ontwerpbesluit).

Het koninklijk besluit van 9 mei 2001 vereist reeds de naleving van ECE-Reglement nr. 67 (R67.01). Dit besluit is in werking getreden op 1 juli 2001. In elk geval werden de onderdelen goedgekeurd volgens R67.00 nog aanvaard voor de voertuigen uitgerust met een LPG-installatie, waarvan de plaatsing en aanbidding ter eerste keuring bij een keuringsstation werd gerealiseerd in de loop van het eerste jaar waarin het besluit van 9 mei 2001 (dus van 1 juli 2001 tot 30 juni 2002) van toepassing was. Daarom draagt het, in tegenstelling tot wat wordt gesuggereerd door de Raad van State in het voornoemd advies, de voorkeur om in artikel 2, paragraaf 1, van het ontwerp, de verwijzing naar de datum van 1 juli 2002 te behouden.

Une distinction plus précise est faite entre la procédure d'homologation par type de véhicules qui sont équipés d'origine d'une installation LPG et la procédure d'homologation des installations LPG qui sont montées sur des véhicules déjà agréés.

Jusqu'il y a peu, seuls les véhicules à essence étaient équipés d'une installation LPG. Dorénavant, les progrès techniques permettent l'adaptation aux LPG des véhicules diesel, de sorte qu'il paraît utile de confirmer, au paragraphe 5, que les véhicules peuvent être mono-carburants ou polycarburants, (termes génériques, sans référence à un type de carburant en particulier), sous réserve bien évidemment du respect des dispositions du projet d'arrêté et de ses annexes.

7. Le chapitre II (article 3) décrit la procédure d'homologation d'un type d'équipement LPG, d'un de ses éléments ou d'un type de véhicule, en ce qui concerne l'installation LPG.

8. Le chapitre III (articles 4 à 7) fixe les obligations relatives au montage et au démontage mais également à l'entretien et à la réparation d'une installation LPG.

8.1. Pour ce qui est du montage d'une installation LPG (article 4), il doit, comme par le passé, être confié à des monteurs agréés. Pour rappel, cette obligation n'empêche pas un apprenti ou un mécanicien non agréé de contribuer au montage, mais impose la présence continue d'un monteur agréé.

N'est toutefois visé que le montage d'une installation LPG sur un véhicule déjà réceptionné et non le montage d'origine par le constructeur (le plus souvent, par le biais d'une chaîne de production).

Ne sont pas non plus concernés par cette obligation de passer par un installateur agréé les véhicules importés d'un autre Etat membre, pour lesquels une homologation de type conformément au Règlement 67 a été obtenue ou lorsque le montage de l'installation correspond à une norme adoptée par cet autre Etat, dans le cadre d'un système susceptible d'offrir des garanties équivalentes en matière d'efficacité et conformément à des prescriptions techniques garantissant un niveau de sécurité équivalent.

En ce qui concerne le démontage, l'entretien et la réparation d'une installation LPG (d'origine ou non), ils ne peuvent être effectués que par un installateur agréé (articles 5 et 6), sauf en ce qui concerne l'entretien des éléments de classe 2 peu dangereux.

8.2. Les obligations de montage et de réparation sont plus amplement décrites, selon l'installation LPG concernée, soit dans le R67.01, soit dans l'annexe C.

Concernant l'annexe C, les normes antérieurement applicables sont maintenues, sous réserve des dispositions relatives :

- au remplacement des conduites flexibles de remplissage (point 10 § 1^{er}) qui doit intervenir, non plus tous les quinze ans, mais au moins tous les dix ans ou six ans, selon que le réservoir est ou non monté dans le coffre ou un compartiment non décapotable;

- à la suppression du mode de fixation des canalisations qui ne se trouvent pas sous pression (point 10 § 1^{er} de l'annexe C de l'arrêté royal du 9 mai 2001 abrogé);

- aux polycarburants (point 12).

8.3. L'article 7 décrit l'attestation qui doit accompagner le véhicule comme preuve de sa transformation aux LPG.

Le modèle de cette attestation est fixé dans l'annexe D; il diffère selon qu'il s'agit du montage d'une installation LPG (partie 1) ou bien d'une modification (partie 2) ou encore de l'enlèvement intégral de cette installation (partie 3).

Aucune attestation de montage ne doit être délivrée pour les véhicules neufs visés à l'article 2, paragraphe 2 du projet d'arrêté, c'est-à-dire homologués, en ce qui concerne l'installation LPG (d'origine), conformément aux dispositions de la partie II du Règlement 67, dès lors qu'aucun installateur agréé n'est encore intervenu à ce stade.

Les véhicules importés d'un autre Etat membre l'Espace Economique Européen, pour lesquels un Etat membre (autre que la Belgique) a accordé une homologation de type conformément au Règlement 67, ne doivent pas non plus disposer d'une attestation de montage (partie 1).

9. Le chapitre IV (articles 8 à 10) fixe les obligations relatives au contrôle technique.

Een nauwkeuriger onderscheid wordt gemaakt tussen de typegoedkeuring van voertuigen die oorspronkelijk al met een LPG-installatie zijn uitgerust, en de goedkeuringsprocedure voor LPG-installaties die op reeds goedgekeurde voertuigen worden gemonteerd.

Tot voor kort waren enkel benzinevoertuigen met een LPG-installatie uitgerust. Voortaan is het dankzij de technologische vooruitgang ook mogelijk om diesellootvoertuigen geschikt te maken voor het gebruik van LPG. Vandaar is het ook nuttig om in paragraaf 5 aan te geven dat het kan gaan om monofuel- of multifuelvoertuigen (generieke terminologie, zonder verwijzing naar een specifieke brandstof), weliswaar onder voorbehoud van de naleving van de bepalingen van het ontwerpbesluit en zijn bijlagen.

7. Hoofdstuk II (artikel 3) beschrijft de goedkeuringsprocedure voor een type van LPG-uitrusting of van een onderdeel ervan of voor een type van auto, wat betreft de LPG-installatie.

8. Hoofdstuk III (artikelen 4 tot 7) bepaalt de verplichtingen inzake de montage en de verwijdering, maar ook wat betreft het onderhoud en de herstelling van een LPG-installatie.

8.1. De montage van een LPG-installatie (artikel 4) moet zoals vanouds aan erkende monteurs worden toevertrouwd. Even eraan herinneren dat dit niet betekent dat een leerling of een niet-erkend mecanicien niet mag meehelpen aan de montage, maar de ononderbroken aanwezigheid van een erkende monteur is hierbij wel steeds vereist.

Dit betreft echter enkel de montage van een LPG-installatie op een reeds goedgekeurd voertuig. De oorspronkelijke montage van de LPG-installatie door autoconstructeur (meestal aan de lopende band in de fabriek) valt hier niet onder.

De verplichting om via een erkend installateur te passeren, geldt evenmin voor voertuigen die uit een andere lidstaat zijn ingevoerd en waarvoor er conform Reglement 67 een typegoedkeuring werd verkregen, of waarvan de montage van de installatie voldoet aan een norm die door deze andere lidstaat werd goedgekeurd in het raam van een systeem dat gelijkwaardige garanties kan bieden op het vlak van doeltreffendheid en dat beantwoordt aan de technische voorschriften die een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgen.

Voor wat betreft de verwijdering, het onderhoud en de herstelling van een LPG-installatie (oorspronkelijke en niet-oorspronkelijke) geldt dat dit slechts mag door een erkend installateur (artikelen 5 en 6) worden uitgevoerd, behalve wat betreft het onderhoud van klasse 2 (weinig gevaarlijk).

8.2. De verplichtingen inzake montage en herstelling zijn naargelang van de betrokken LPG-installatie, uitvoeriger beschreven in het R67.01 of de bijlage C.

Wat de bijlage C betreft, blijven de vorige normen van toepassing, met voorbehoud van de bepalingen over :

- de vervanging van de buigzame vulleringen (punt 10, § 1), die nu niet meer om de vijftien jaar, maar ten minste om de tien of om de zes jaar moeten worden vervangen naargelang de brandstoftank al dan niet in de koffer of een niet-openvouwbaar compartiment is gemonteerd;

- de afschaffing van de wijze van bevestiging van de niet onder druk zijnde leidingen (punt 10, § 1, van bijlage C bij het opgeheven koninklijk besluit van 9 mei 2001).

- multifuelvoertuigen (punt 12).

8.3. Artikel 7 beschrijft het getuigschrift dat bij het voertuig blijft en dat bewijst dat het voertuig voor LPG werd omgevormd.

Het model van dit getuigschrift is vastgelegd in bijlage D; het verschilt naargelang het om de montage van een LPG-installatie (deel 1), of een wijziging van of ingreep aan deze installatie (deel 2), of nog, om de volledige verwijdering van deze installatie (deel 3) gaat.

Er moet geen enkel montagegetuigschrift worden afgegeven voor nieuwe voertuigen zoals bedoeld in artikel 2, paragraaf 2, van het ontwerpbesluit, dat wil zeggen voertuigen die voor wat betreft de (oorspronkelijke) LPG-installatie zijn goedgekeurd, conform de bepalingen van deel II van Reglement 67, aangezien er in dit stadium nog geen enkele erkende installateur aan te pas kwam.

De voertuigen ingevoerd uit een andere lidstaat behorend tot de Europese Economische Ruimte en waarvoor een lidstaat (die niet België is) een typegoedkeuring conform Reglement 67 heeft toegekend, moeten niet langer beschikken over een montagegetuigschrift (deel 1).

9. Hoofdstuk IV (artikelen 8 tot 10) legt de verplichtingen vast inzake technische keuring.

9.1. L'article 8 distingue au paragraphe 1^{er}, les véhicules montés aux LPG par le constructeur disposant d'une réception CE (qui ne doivent plus être soumis à un contrôle de l'étanchéité de l'installation), des autres véhicules (toujours soumis à un contrôle complet de l'installation décrit au paragraphe 3).

Le paragraphe 2 de l'article 8 énumère les cas dans lesquels un nouveau contrôle technique complet de l'installation est également nécessaire (intervention sur l'installation ou dommages à l'installation). A noter, que le véhicule, équipé d'une installation LPG qui a été endommagée, pourra se rendre auprès de la station d'inspection automobile du choix de son titulaire, alors qu'actuellement celui-ci a l'obligation de se rendre dans la station la plus proche.

L'installateur agréé a un devoir d'information quant à cette obligation de passage au contrôle technique.

9.2. Si le contrôle technique donne des résultats conformes aux normes, l'attestation de montage ou d'intervention est validée (article 8 paragraphe 4). Outre la validation de l'attestation de montage ou d'intervention, le contrôle technique octroie, comme à tout véhicule, un certificat de visite valable jusqu'au prochain passage périodique (au même rythme que les autres véhicules).

Si, en revanche, l'installation n'est pas conforme, le contrôle technique délivre bien évidemment une carte rouge.

9.3. Pour les véhicules LPG conformes aux normes applicables, le certificat de visite est accompagné d'une vignette autocollante indestructible, à placer derrière le pare-brise, qui atteste du respect des nouvelles normes LPG (article 9 et annexe E). Cette vignette avait déjà été instaurée par l'arrêté du 9 mai 2001.

9.4. L'article 10 concerne plus particulièrement les véhicules dont l'installation LPG a été enlevée.

10. Le chapitre V (article 11) impose dorénavant d'apposer sur la face arrière de tout véhicule utilisant le L.P.G., une étiquette conforme au modèle de l'annexe F.

L'objectif est de rendre ces véhicules encore plus aisément identifiables, notamment dans le cadre de la prévention des risques d'incendie dans les parcs de stationnement souterrains.

11. Le chapitre VI (article 12) concerne la réépreuve de l'installation et sa périodicité.

Le principe d'une réépreuve hydraulique de l'installation est maintenu.

Par souci de rapprochement avec les normes des pays limitrophes, celle-ci n'aura plus lieu quinze ans après l'épreuve initiale, mais tous les dix ou six ans, selon que le réservoir est ou non placé dans le coffre ou dans un compartiment non décapotable.

Cette proposition de réduire la périodicité est d'ailleurs vivement soutenue par les organismes de contrôle agréés qui disposent d'une sérieuse expérience professionnelle en la matière, et ce afin d'écarter les réservoirs non-conformes en circulation, avant que ceux-ci ne deviennent dangereux pour la sécurité.

L'épreuve hydraulique est remplacée par une mesure d'épaisseur par ultrasons pour les réservoirs avec pompe interne.

Les conduites flexibles de remplissage devront également être remplacées, selon la même périodicité que l'épreuve du réservoir.

Les détenteurs d'un véhicule déjà équipé d'une installation LPG avant l'entrée en vigueur du présent arrêté disposent, aux termes de l'article 25, d'un délai de 2 ans pour mettre en conformité leur installation LPG, ce qui leur permet notamment d'amortir financièrement le coût de ces contrôles et travaux.

TITRE III. — L'agrément

Ce titre est subdivisé en quatre chapitres relatifs aux :

- installateurs LPG;
- organismes de contrôle;
- monteurs;
- centres d'examen.

12. Le chapitre I (article 13) maintient le principe de reconnaissance des installateurs LPG.

12.1. Les conditions d'agrément sont fixées par l'annexe B (point a), 1), qui détermine également les conditions de retrait de l'agrément (point a), 6).

9.1. Artikel 8 maakt in de eerste paragraaf nog steeds het onderscheid tussen een auto met EG-goedkeuring, die door de constructeur met een LPG-installatie werd uitgerust (en waarvan de dichtheid moet niet meer worden gecontroleerd), en alle andere voertuigen (waarvan de installatie volledig moet nog worden gecontroleerd, zoals beschreven in de paragraaf 3).

Paragraaf 2 van artikel 8 somt de gevallen op die een nieuwe volledige technische keuring van de installatie vereisen (ingreep aan de installatie of beschadiging van de installatie). Bij beschadiging van de LPG-installatie mag de houder van het voertuig de controle voortaan laten uitvoeren in het autokeuringstation van zijn keuze, terwijl hij tot nu toe verplicht was naar het dichtstbijzijnde autokeuringstation te gaan.

De erkende installateur heeft een informatieplicht inzake de verplichting om bij de technische keuring langs te gaan.

9.2. Indien, volgens de technische keuring, de LPG-installatie aan de normen beantwoordt, wordt het getuigschrift van montage of van ingreep gevalideerd (artikel 8 paragraaf 4). Naast de validatie van het getuigschrift van montage of van ingreep reikt de technische keuring, zoals aan elk voertuig, een keuringsbewijs uit. Dit document blijft geldig tot de volgende periodieke keuringsdatum (zelfde frequentie als voor de andere voertuigen).

Als echter blijkt dat de installatie niet conform is, zal de technische keuring uiteraard een rood keuringsbewijs afgeven.

9.3. Wanneer het LPG-voertuig aan de toepasbare normen beantwoordt, wordt samen met het keuringsbewijs, een zelfklevend en onvernietigbaar vignet afgegeven (artikel 9 en bijlage E). Dit vignet attesteert dat het voertuig de nieuwe LPG-normen eerbiedigt en moet op de voorruit worden aangebracht. Dit vignet werd reeds ingevoerd door het besluit van 9 mei 2001.

9.4. Het artikel 10 betreft in het bijzonder de voertuigen waarvan de LPG-installatie werd verwijderd.

10. Hoofdstuk V (artikel 11) legt de verplichting op om een etiket aan te brengen op de achterzijde van ieder LPG-voertuig. Bijlage F bepaalt het model van dit etiket.

Dit etiket moet ervoor zorgen dat deze voertuigen nog beter kunnen worden geïdentificeerd, met name in het raam van de brandbestrijding in gesloten parkeergebouwen.

11. Hoofdstuk VI (artikel 12) betreft de wederbeproeving en de periodiciteit ervan.

Het principe van een hydraulische wederbeproeving van de installatie blijft behouden.

Teneinde onze normen zoveel mogelijk bij die van de aangrenzende landen te laten aansluiten, zal deze test niet langer om de vijftien jaar, maar om de tien of zes jaar plaatsvinden, afhankelijk van het gegeven of de brandstoftank zich al of niet in de koffer of een niet-openvoerbaar compartiment bevindt.

Dit voorstel om de periodiciteit te verkorten, wordt ook fel gesteund door de erkende keuringsinstellingen die ter zake over een aanzienlijke beroepservaring beschikken. Zo is het immers mogelijk om de niet-conforme brandstoftanks uit de circulatie te halen voor deze een gevaar gaan vormen voor de veiligheid.

De hydraulische proef wordt vervangen door een ultrasone diktemeting bij de reservoirs met ingebouwde pomp.

De buigzame vulleringen moeten eveneens volgens dezelfde periodiciteit als welke geldt voor de beproeving van de brandstoftank, worden vervangen.

De houders van een voertuig dat al met een LPG-installatie is uitgerust voor de inwerkingtreding van onderhavig besluit beschikken conform de voorwaarden van artikel 25, over een termijn van 2 jaar om hun LPG-installatie conform te maken. Op die manier kunnen zij de kostprijs van de vereiste werken en controles financieel opvangen.

TITEL III. — De erkenning

Deze titel wordt opgesplitst in vier hoofdstukken :

- LPG-installateurs;
- keuringsinstellingen;
- monteurs;
- examencentra.

12. Hoofdstuk I (artikel 13) behoudt het principe van erkenning van de LPG-installateurs.

12.1. Bijlage B bepaalt de voorwaarden voor de erkenning (punt a), 1) en de intrekking (punt a), 6) ervan.