

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

22 AVRIL 1999

PROPOSITION DE LOI

modifiant 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 les accessoires de sécurité en vue d'assainir le commerce des véhicules automobiles d'occasion

PROPOSITION DE LOI

réprimant certaines fraudes relatives au kilométrage des véhicules

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'ECONOMIE, DE LA POLITIQUE
SCIENTIFIQUE, DE L'EDUCATION, DES
INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES ET
CULTURELLES NATIONALES, DES CLASSES
MOYENNES ET DE L'AGRICULTURE (1)

PAR
M. Rudy DEMOTTE

(1) Composition de la commission : Voir p. 2.

Voir:

- 275- 96/97 :

– N° 1 : Proposition de loi de MM. J.-P. Viseur et Van Dienderen.

- 97- 1995 (S.E.) :

– N° 1 : Proposition de loi de MM. Fourneaux et Mairesse.

– Nos 2 à 6 : Amendements.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

22 APRIL 1999

WETSVOORSTEL

tot wijziging 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, met het oog op de sanering van de handel in tweedehandsvoertuigen

WETSVOORSTEL

tot beteugeling van bepaalde vormen van bedrog met de kilometerstand van voertuigen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET WETENSCHAPS-
BELEID, HET ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN CULTURELE
INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND
EN DE LANDBOUW (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER Rudy DEMOTTE

(1) Samenstelling van de commissie : Zie blz. 2.

Zie:

- 275- 96/97 :

– Nr. 1 : Wetsvoorstel van de heren J.-P. Viseur en Van Dienderen.

- 97- 1995 (B.Z.) :

– Nr. 1 : Wetsvoorstel van de heren Fourneaux en Mairesse.

– Nrs. 2 tot 6 : Amendementen.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de loi au cours de ses réunions du 12 mars 1996, des 28 janvier et 25 février 1997, des 3 mars, 24 novembre et 15 décembre 1998 et du 20 avril 1999.

- La commission a décidé, le 12 mars 1996, d'examiner les deux propositions de loi conjointement et d'inviter le ministre des Transports à rédiger une note technique sur le sujet, en particulier sur le rôle potentiel de l'inspection automobile en la matière.

Cette note a été examinée au cours d'une audition tenue en présence du ministre des Transports le 25 février 1997.

- A la demande de la commission, le vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, a présenté une note comparative concernant la répression de la falsification des compteurs kilométriques dans les pays voisins.

Cette note a été discutée le 3 mars 1998.

- La commission a décidé, le 24 novembre 1998, d'organiser des auditions de représentants du VTB / VAB, de Federauto et de Fegarbel, plus particulièrement en ce qui concerne les amendements n^{os} 6 à 10, qui tendent à introduire un système comparable au système néerlandais (*Autopas*).

- Au cours de la discussion des articles, la commission a décidé de prendre la proposition de loi n^o 97/1 comme base de discussion. M. Jean-Pierre Viseur a ensuite transformé sa proposition de loi n^o 275/1 en amendements (n^{os} 1 à 5) à la proposition de loi n^o 97/1.

(1) Composition de la commission :
Président : M. Ansoms

A. — Titulaires	B. — Suppléants
C.V.P. M. Ansoms, Mme Creyf, MM. Moors, Willems.	MM. Cauwenberghs, De Crem, Mme Gardeyn-Debever, MM. Pieters, Vermeulen.
P.S. MM. Demotte, Larcier, Toussaint.	Mme Burgeon, MM. Delizée, Dighneef, Moock.
V.L.D. MM. De Grauwe, Lano, van den Abeelen.	MM. Desimpel, Smets, Van Aperen, Van Belle.
S.P. MM. De Richter, Verstraeten.	MM. Bartholomeeussen, Cuyt, Schoeters.
P.R.L.- MM. Clerfayt, Hotermans. F.D.F.	MM. Denis, Seghin, Wauthier.
P.S.C. M. Fournaux.	MM. Arens, Mairesse.
V.B. M. Van den Broeck.	MM. Geraerts, Lowie.
Agalev/M. Deleuze. Ecolo	MM. Tavernier, Wauters.

C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Van Hoorebeke.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze wetsvoorstellen besproken op 12 maart 1996, 28 januari en 25 februari 1997, 3 maart, 24 november en 15 december 1998 en 20 april 1999.

- Op 12 maart 1996 besliste de commissie beide wetsvoorstellen samen te bespreken en de minister van Vervoer te verzoeken een technische nota op te stellen over deze aangelegenheid en meer bepaald over de mogelijke rol van de automobielsinspectie terzake.

Deze nota werd verder besproken tijdens een hoorzitting met de minister van Vervoer op 25 februari 1997.

- Op verzoek van de commissie heeft de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, een vergelijkende nota voorgelegd inzake de beteugeling van het bedrog met kilometertellers in de buurlanden.

Deze nota werd besproken op 3 maart 1998.

- Op 24 november 1998 besloot de commissie hoorzittingen te organiseren met VTB/VAB, Federauto en Fegarbel, meer bepaald over de amendementen nrs. 6-10, die een regeling beogen in te voeren, verwant met de Nederlandse «Autopas».

- Bij de artikelsgewijze bespreking heeft de commissie besloten het wetsvoorstel nr. 97/1 als basis van de bespreking te nemen. De h. J.-P. Viseur heeft vervolgens zijn wetsvoorstel nr. 275/1 omgezet in amendementen (nrs. 1-5) op het voorstel nr. 97/1.

(1) Samenstelling van de commissie :
Voorzitter : de heer Ansoms

A. — Vaste leden	B. — Plaatsvervangers
C.V.P. H. Ansoms, Mevr. Creyf, HH. Moors, Willems.	MM. Cauwenberghs, De Crem, Mme Gardeyn-Debever, MM. Pieters, Vermeulen.
P.S. HH. Demotte, Larcier, Toussaint.	Mevr. Burgeon, HH. Delizée, Dighneef, Moock.
V.L.D. HH. De Grauwe, Lano, van den Abeelen.	HH. Desimpel, Smets, Van Aperen, Van Belle.
S.P. HH. De Richter, Verstraeten.	HH. Bartholomeeussen, Cuyt, Schoeters.
P.R.L.- HH. Clerfayt, Hotermans. F.D.F.	HH. Denis, Seghin, Wauthier.
P.S.C. H. Fournaux.	HH. Arens, Mairesse.
V.B. H. Van den Broeck.	HH. Geraerts, Lowie.
Agalev/H. Deleuze. Ecolo	HH. Tavernier, Wauters.

C. — Niet-stemgerechtigd lid

V.U. H. Van Hoorebeke.

DISCUSSION GENERALE

MM. J.-P. Viseur et M. Mairesse renvoient aux développements de leurs propositions de loi.

La ministre des transports présente la note technique suivante :

«Objet : Propositions de loi visant la répression de fraudes dans le kilométrage des véhicules.

1. Sur le plan des principes, personne ne contestera la pertinence de prévoir des dispositions légales visant à mettre fin à une pratique fort courante, hélas, dans le commerce des véhicules automobiles d'occasion. La tentation est, en effet, forte, compte tenu de la part jouée par le kilométrage dans le calcul de la valeur marchande d'un véhicule, d'en réduire le total par intervention frauduleuse; celle-ci est grandement facilitée non seulement par la façon dont la chaîne cinématique est réalisée sur le plan technique, mais également par l'absence de tout système de contrôle.

2. Toute disposition légale devrait, en tout état de cause, se limiter aux véhicules des catégories M1 et N1 (voitures, voitures mixtes, minibus et camionnettes), les autres catégories disposant d'autres types d'appareils de mesure.

3. Sur le plan technique, il est, en pratique, impossible d'offrir un système présentant toute garantie contre la fraude, compte tenu des méthodes utilisées pour transmettre au totalisateur les impulsions relevées au niveau de la boîte de vitesses.

- Un plombage en sortie de boîte de vitesses ou de pont n'empêche nullement les interventions au niveau du combiné d'instrumentation.

- Un totalisateur électronique à affichage digital n'empêche pas non plus l'introduction d'impulsions électriques.

4. Seule une solution technique nouvelle, à adopter par tous les constructeurs, permettrait de développer un système infraudable ou, tout au moins, d'en rendre les manipulations extrêmement coûteuses. Ceci implique une modification de la directive 75/443/CEE de la Commission et une modification du règlement 39 de l'ECE à Genève. Outre que cette solution miracle n'existe pas encore sur le plan industriel, elle nécessite l'adhésion des Administrations et des groupes d'experts à cette idée, qui ne manqueront pas de soulever le rapport coût-efficacité, sans commune mesure avec l'objectif

ALGEMENE BESPREKING

De hh. J.-P. Viseur en M. Mairesse verwijzen naar de toelichting bij hun wetsvoorstellen.

De minister van Vervoer legt de volgende technische nota voor :

«Betreft : Wetsvoorstellen tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen.

1. Op het principiële vlak zal niemand de gegrondheid betwisten van het invoeren van wettelijke voorschriften tot beteugeling van een helaas in de handel van tweedhandsautos wijd verbreide praktijk. Gelet op het feit dat de kilometerstand bij de berekening van de handelswaarde van een voertuig een belangrijke rol speelt, is de verleiding inderdaad groot om deze op frauduleuze wijze te verlagen; deze praktijken worden bovendien in ruime mate mogelijk gemaakt, niet alleen door de manier waarop het aandrijfmechanisme op technisch vlak gerealiseerd is, doch ook wegens het volledig ontbreken van enig controlesysteem.

2. In ieder geval moet om het even welk wettelijk voorschrift terzake beperkt worden tot de voertuigcategorieën M1 en N1 (personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lichte vrachtauto's); voor de andere voertuigcategorieën bestaan er andere types van meetapparaten.

3. Rekening houdend met de aangewende methodes om de ter hoogte van de versnellingsbak opgenomen impulsen over te brengen naar de teller, is het in de praktijk op technisch vlak onmogelijk een systeem te bieden dat volkomen fraudevrij is :

- Een verzegeling aan de uitgang van de versnellingsbak of de brug belet geenszins een ingreep op het vlak van het geheel van het instrumentarium.

- Een elektronische teller met digitale display is evenmin gewapend tegen het inbrengen van elektrische impulsen.

4. Slechts een nieuwe technologie, toe te passen door alle voertuigconstructeurs, zou het ontwikkelen van een fraudevrij systeem mogelijk maken of, ten minste, manipulaties ervan buitensporig duur maken. Dit impliceert een wijziging van de Richtlijn 75/443/EEG van de Commissie en een wijziging van Reglement 39 van de ECE van Genève. Behalve het feit dat deze mirakeloplossing op het vlak van de industrie nog niet bestaat, vereist de idee de instemming van de Administraties en de expertengroepen, die niet zullen nalaten te wijzen op de kosten - batenverhouding, niet in verhouding tot het beoogde doel.

poursuivi. De plus, elle ne pourrait équiper que les nouveaux types de véhicules et, ce, progressivement, sans impliquer le parc actuel. Cette piste semble irréaliste dans ce contexte.

5. Restent les mesures d'ordre administratif. L'implication des stations d'inspection automobile posera inévitablement le problème de la collecte des informations, de leur traitement informatique et de leur mise à disposition dans chaque station du Royaume. Ce nouveau service presté par l'Inspection automobile nécessitera une révision du tarif de la visite. En estimant grossièrement à 100 BEF par véhicule le coût de la collecte des informations, montant global sera, pour la collectivité, de l'ordre de 250.000.000 à 300.000.000 BEF sans, cependant, garantir aucunement la disparition des manipulations frauduleuses (celles-ci ne pouvant être mises en évidence que par recoupement après qu'un véhicule soit passé plusieurs fois consécutivement par le contrôle technique). En outre, le marché de l'occasion, est approvisionné, dans notre pays, en très grande partie par des importations en provenance des pays limitrophes, qui échapperont aux mesures prévues; or c'est justement, au moment du passage de la «frontière», que se produisent, selon mes informations, bon nombre de manipulations frauduleuses.»

M. Mairesse estime qu'une augmentation de 100 francs des frais de contrôle technique ne serait pas exorbitante. La remarque selon laquelle les abus concerneraient surtout les voitures destinées à l'exportation n'est, en partie, pas pertinente: l'intervenant est favorable à un contrôle technique obligatoire du véhicule en cas d'importation.

Qui plus est, sa proposition de loi ne prétend pas empêcher la fraude, mais vise à la réduire sensiblement.

M. J.-P. Viseur n'est pas du tout d'accord avec la note technique. Il est notamment faux de prétendre que c'est surtout l'importation qui constituerait une source de fraudes. L'intervenant estime en outre que le supplément de 100 francs aux frais de contrôle technique, qui y est évoqué, est parfaitement inutile: les centres de contrôle technique reçoivent déjà une généreuse rétribution pour les prestations fournies (cette rétribution s'élèverait à quelque 4 000 francs par heure, ce que l'intervenant juge inutilement élevé). Il souligne, en guise de conclusion, que sa proposition de loi toucherait déjà une grande partie du marché des véhicules d'occasion, bien que le relevé du kilométrage et la tenue d'un «historique» du véhicule ne constituent évidemment pas une solution infaillible en la matière.

Bovendien zou dergelijk systeem slechts geleidelijk kunnen toegepast worden op nieuwe voertuigtypes, waarbij het bestaande voertuigenpark ongemoeid zou dienen te worden gelaten. Deze denkpiste lijkt mij in deze context niet realistisch.

5. Blijven nog de administratieve maatregelen. Indien de keuringsstations hierbij betrokken worden, zal zich onvermijdelijk het probleem van het vergaren van de informatie stellen, het elektronisch behandelen ervan, en het ter beschikking stellen van alle keuringsstations van het Rijk. Deze nieuwe service geleverd door de automobieliinspectie, zal een herziening van de tarieven van de keuring vereisen. Indien het vergaren van de gegevens per voertuig grofweg op 100 BEF geschat wordt, zal de globale kost voor de gemeenschap 250.000.000 à 300.000.000 BEF bedragen, zonder dat er enige garantie kan geboden worden dat de bedrieglijke praktijken zouden verdwijnen (deze kunnen slechts aan het licht komen door het vergelijken van de gegevens nadat een voertuig meerdere malen na mekaar gekeurd werd). Bovendien wordt de tweedehandsmarkt in ons land voor een groot deel bevoorraad door de import uit de ons omringende landen, die zal ontsnappen aan bedoelde maatregelen; volgens de informatie die mij bereikt is het precies van zodra men de «grens» overschrijdt, dat een groot deel van de bedrieglijke praktijken plaatsvindt.»

De h. Mairesse is van mening dat een eventuele stijging van 100 frank van de kosten voor de technische keuring niet exorbitant is. De opmerking dat misbruiken vooral betrekking zouden hebben op uitgevoerde wagens is gedeeltelijk niet ter zake : spreker is voorstander van een verplichte technische keuring van het voertuig in geval van invoer.

Bovendien pretendeert zijn wetsvoorstel niet de fraude onmogelijk te maken, wel om ze sterk aan banden te leggen.

De h. J.- P. Viseur is het helemaal niet eens met de technische nota. Meer bepaald is het onjuist te beweren dat vooral de invoer een bron van fraude zou zijn. Bovendien is het vermelde supplement van 100 frank voor de keuringskosten volgens spreker totaal onnodig : de centra voor technische keuring worden momenteel reeds rijkelijk vergoed voor de uitgevoerde prestaties (op uurbasis zou het gaan om ongeveer 4000 frank per uur, hetgeen spreker onnodig veel lijkt). Hij besluit dat zijn wetsvoorstel reeds een groot gedeelte van de markt van tweedehandsvoertuigen zou bestrijken, hoewel het opslaan van de kilometers-tand en het bijhouden van een «historiek» van het voertuig op dit vlak, uiteraard geen onfeilbare oplossing is.

Le vice-premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications estime que les initiatives législatives à l'examen, pour autant qu'elles soient techniquement réalisables, contribuent à la protection des consommateurs et recueillent, à ce titre, son accord de principe.

M. J.-P. Viseur estime que l'enregistrement des kilométrages successifs dans un «historique du véhicule» protégerait non seulement les consommateurs, mais aussi les commerçants honnêtes.

On constate en effet que des marchands malhonnêtes offrent souvent des reprises considérables, notamment à l'achat d'un véhicule neuf: pour tenter de récupérer quelque peu cette reprise (trop) élevée, le marchand trafiquera souvent le compteur kilométrique.

D'autre part, l'intervenant estime que, faute de véritable «historique du véhicule», on risque réellement de légaliser les abus. Il craint que la proposition de loi de M. Mairesse permette à un garagiste d'obtenir un certificat de visite mentionnant un kilométrage trafiqué qui, dès ce moment, aurait valeur de kilométrage officiel.

Il lui paraît qu'une déclaration sur l'honneur du propriétaire d'un véhicule de moins de quatre ans offre en l'occurrence une solution. En guise de conclusion, il se dit disposé à tenir un débat ouvert sur la faisabilité de sa proposition relative à «l'historique».

M. Hotermans fait observer que Federauto penche plutôt pour la proposition de loi de MM. Mairesse et Fournaux, parce qu'elle pourrait entrer en vigueur plus rapidement. Federauto n'a toutefois aucune objection de principe contre la proposition de M. J.-P. Viseur.

M. J.-P. Viseur réplique que le point de vue de Federauto est essentiellement juridique. On entend un tout autre son de cloche lorsque l'on interroge les techniciens et les gens de terrain.

Le ministre des Transports considère qu'il y a deux solutions pour aborder le problème évoqué. La solution minimale consiste à indiquer le kilométrage sur le dernier certificat de visite. Cette solution n'entraîne aucune dépense. La seconde solution consiste à dresser un historique complet du véhicule en enregistrant le kilométrage lors de chaque présentation du véhicule à l'inspection automobile.

Cette seconde solution est nettement plus complexe et plus coûteuse, car il conviendrait, notamment, d'enregistrer le kilométrage dans un fichier informatisé, les commerçants ayant la liberté de présenter le véhicule dans n'importe quel centre d'inspection automobile.

De vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie meent dat de voorliggende wetgevende initiatieven, voorzover ze technisch haalbaar zijn, bijdragen aan de bescherming van de consumenten en als zodanig principieel zijn goedkeuring wegdragen.

De heer J.-P. Viseur meent dat de registratie van de opeenvolgende kilometerstanden in een «historiek van het voertuig» niet alleen de consumenten maar ook de eerlijke handelaars zou beschermen.

Men stelt namelijk vast dat malafiede handelaars, o.m. bij aankoop van een nieuwe wagen, vaak hoge overnameprijzen geven voor oude wagens: om deze (té) hoge overnameprijs toch nog min of meer te kunnen recupereren, gaat de handelaar dan nogal eens knoeien met de kilometerteller.

Anderzijds bestaat er volgens spreker een reëel risico dat men misbruiken gaat legaliseren indien men niet komt tot een echte «historiek van het voertuig». Hij vreest dat het wetsvoorstel Mairesse zou toelaten dat een garagehouder terugkeert van de technische keuring met een vervalste kilometerstand op het schouwingsbewijs, die vanaf dat moment geldt als de officiële kilometerstand.

Een verklaring op erewoord van de eigenaar voor voertuigen die minder dan 4 jaar oud zijn lijkt hem hier een oplossing. Bij wijze van besluit verklaart hij zich bereid tot een open discussie over de haalbaarheid van zijn «historiek»-voorstel.

De heer Hotermans merkt op dat de Federatie voor Autoverkopers een voorkeur uitspreekt voor het wetsvoorstel van de heren Mairesse en Fournaux, omdat het sneller in voege zou kunnen treden. Zij hebben echter geen principieel bezwaar tegen het voorstel van de h. J.-P. Viseur.

De h. J.-P. Viseur werpt tegen dat de invalshoek van Federauto in de eerste plaats juridisch is. De technici en de praktijkmensen vertellen een ander verhaal.

De minister van Vervoer ziet 2 mogelijke oplossingen voor de geschetste problematiek. De minimale oplossing is het vermelden van de meest recente kilometerstand op het laatste schouwingsbewijs. Deze oplossing kost niets. Een tweede oplossing is het opbouwen van een volledige historiek van het voertuig, door de registratie van de kilometerstand bij elke technische keuring.

Deze oplossing is veel complexer en duurder, o.m. omdat registratie in een geïnformatiseerd bestand is aangewezen, vermits het handelaars vrij staat het voertuig ter kennis aan te bieden in gelijk welk centrum voor automobielinспекtie.

Le ministre propose de retenir la première solution.

M. J.-P. Viseur reconnaît que l'organisation d'une banque de données n'est pas une mince affaire, mais ajoute que seule la tenue d'un «historique» du véhicule constitue une solution véritablement fiable. Les solutions «plus simples» n'offrent pas de véritables garanties.

Il rejette d'autre part l'assertion selon laquelle les voitures importées donneraient lieu aux abus les plus graves: il souhaiterait recevoir des données chiffrées sur le nombre de voitures importées et leur origine.

Ainsi que cela a déjà été dit, la proposition du ministre comporte le risque d'une légalisation des abus et elle pourrait par conséquent avoir un effet pervers en suscitant, à tort, la confiance des consommateurs.

Par ailleurs, l'intervenant estime qu'il est exagéré de demander une rémunération de 100 francs pour l'enregistrement, éventuellement dans un fichier informatisé, du kilométrage par les services d'inspection automobile. Il estime que la rémunération accordée aux services d'inspection automobile est d'ores et déjà plus que suffisante en regard des activités de contrôle technique relativement simples qu'ils exercent et de l'absence de concurrence: le particulier est tenu de présenter son véhicule dans un centre précis.

L'intervenant demande ensuite que les comptes d'exploitation des centres d'inspection automobile soient rendus publics.

M. Mairesse fait observer qu'il est impossible de mettre sur pied un système sans faille. Les deux propositions de loi visent le même objectif, mais les moyens qu'elles prévoient pour l'atteindre sont différents.

L'intervenant préfère la solution la plus simple et craint que les propositions de *M. J.-P. Viseur* ne soient excessives.

Il se félicite que le ministre des Transports marque son accord sur la solution «minimale» qu'entend instaurer sa proposition de loi.

M. Hotermans ne doute pas des bonnes intentions qui animent les auteurs des deux propositions à l'examen, mais craint que les deux textes ne présentent des lacunes. Il met l'accent sur la grande inventivité des vrais fraudeurs: celui qui veut vraiment frauder parviendra à ses fins quelle que soit la proposition de loi retenue. L'intervenant ne vise pas, en l'occurrence, le consommateur moyen, qui est généralement de bonne foi et qui ne possède même pas les connaissances techniques nécessaires pour trafiquer le compteur.

De minister stelt voor om de eerste oplossing te weerhouden.

De h. J.-P. Viseur geeft toe dat een gegevensbank inderdaad een vrij omslachtige aangelegenheid is, maar alleen een «historiek» van het voertuig bijhouden is een echt betrouwbare oplossing. «Lichtere» oplossingen bieden geen echte garanties.

Verder is hij het niet eens dat de grootste misbruiken zich zouden voordoen met geïmporteerde wagens: graag ontving hij cijfergegevens over het aantal geïmporteerde wagens en hun herkomst.

Het voorstel van de minister houdt, zoals eerder reeds gesteld, het risico in op het legaliseren van misbruiken en zou dus een pervers effect kunnen hebben, door de consumenten een vals vertrouwen te geven.

Voorts meent de spreker dat 100 frank een onnodig hoge vergoeding is voor het registreren, eventueel in een geïnformatiseerd bestand, van de kilometerstanden door de automobielsinspectie. Hij is van mening dat de inspectie momenteel reeds meer dan ruimschoots wordt vergoed voor de technische keuringsprestaties, die relatief eenvoudig zijn en waarvoor geen enkele concurrentie bestaat: de particulier is verplicht zijn voertuig aan te bieden in een bepaald centrum.

De spreker vraagt hierop inzage in de exploitatierekeningen van de centra voor automobielsinspectie.

De h. Mairesse merkt op dat een waterdicht systeem niet mogelijk is. Beide wetsvoorstellen beogen hetzelfde objectief, maar duiden verschillende middelen aan om dit te bereiken.

De spreker geeft de voorkeur aan de eenvoudigste oplossing en vreest dat de voorstellen van de *h. J.-P. Viseur* té zwaar zouden uitvallen.

Hij verheugt zich erover dat de minister van Vervoer het eens is met de in zijn wetsvoorstel opgenomen «minimale» oplossing.

De h. Hotermans twijfelt niet aan de goede bedoelingen van beide indieners, maar vreest dat beide wetsvoorstellen tekortkomingen vertonen. Zo voert hij aan dat de echte fraudeur zeer inventief is: wie écht wil frauderen zal daarin blijven slagen, zowel onder het ene als onder het andere wetsvoorstel. De spreker bedoelt hier niet de gemiddelde consument: die is meestal te goeder trouw en zelfs technisch onbekwaam om de kilometerstand te frauderen.

En ce qui concerne les véhicules importés, on ne peut tenir l'importateur responsable que si l'on peut prouver l'existence dans son chef d'une intention frauduleuse; dans le cas contraire, on porte atteinte aux principes de base du droit pénal.

M. Moors précise que la qualité d'un véhicule d'occasion ne dépend pas uniquement du kilométrage, mais également d'autres facteurs, tels que la régularité des entretiens.

L'intervenant est partisan de solutions «légères», qui n'occasionnent pas trop de frais.

Enfin, il demande s'il n'existe pas d'autres techniques permettant de contrôler l'âge ou l'usure de métaux par suite de leur utilisation.

M. Verstraeten estime qu'il doit être possible d'organiser, par l'entremise des services d'inspection automobile, un contrôle technique rigoureux du compteur kilométrique. En fait, le compteur devrait déjà être contrôlé dès l'achat du véhicule.

M. J.-P. Viseur fait observer que l'indication des kilométrages (successifs) sur les factures d'entretien, comme le propose *M. Mairesse*, suppose que les particuliers soient tenus de conserver toutes les factures d'entretien, voire que l'on ne puisse faire effectuer les entretiens que par un professionnel: cela n'est pas faisable.

En ce qui concerne l'évaluation de la qualité d'un véhicule, le problème ne se situe pas tellement au niveau de l'âge du véhicule, mais plutôt au niveau de l'usure. Or, le kilométrage est un critère important et simple pour apprécier l'usure du véhicule, étant entendu qu'il s'agit d'une indication relative.

M. Mairesse constate que le consommateur se préoccupe surtout de l'âge et du kilométrage lorsqu'il achète un véhicule d'occasion: la couleur et les autres caractéristiques de ce genre lui importent beaucoup moins. Il convient dès lors de préserver au maximum le kilométrage de la fraude.

L'intervenant propose à cet effet de prévoir l'obligation d'indiquer le kilométrage sur tous les documents relatifs au véhicule. L'acheteur pourra dès lors, en l'absence de ces données, proposer un prix inférieur en connaissance de cause.

L'intervenant souligne, en guise de conclusion, que les plus grands fraudeurs ne se trouvent pas parmi les garagistes - leurs fédérations sont elles-mêmes demandeuses d'une réglementation antifraude -, mais parmi les «vendeurs amateurs», qui, souvent, ne sont pas inscrits au registre du commerce et ne proposent que quelques voitures à la vente.

Wat de invoer aangaat, kan men de invoerder alleen aansprakelijk stellen, voorzover in diens hoofde de kwade trouw kan worden aangetoond: zoniet zondigt men tegen strafrechtelijke basisprincipes.

De h. Moors voert aan dat de kwaliteit van een tweedehandsvoertuig niet alleen afhangt van het aantal afgelegde kilometers, maar ook van andere factoren, zoals bijv. het onderhoud.

De spreker is voorstander van «lichte» oplossingen, die niet al te veel kosten meebrengen.

Ten slotte vraagt hij zich af of er geen andere technieken bestaan om ouderdom of slijtage van metalen door gebruik te bepalen.

De h. Verstraeten is van mening dat het, via de automobieleninspectie, mogelijk moet zijn om een ernstige technische controle van de kilometerteller door te voeren. Eigenlijk zou de teller reeds van bij de aankoop van het voertuig moeten gecontroleerd worden.

De h. J.-P. Viseur merkt op dat het vermelden van de (opeenvolgende) kilometerstanden op de onderhoudsfacturen - zoals de *h. Mairesse* voorstelt - veronderstelt dat particulieren alle onderhoudsfacturen verplicht dienen te bewaren en zelfs dat men zijn wagen alleen nog door een beroepskracht zou kunnen laten onderhouden: dit is niet haalbaar.

Wat het meten van de kwaliteit van een voertuig aangaat, is het probleem niet zozeer de ouderdom van het voertuig maar wél de graad van slijtage. Welnu, de kilometerstand is een belangrijk en eenvoudig middel om deze slijtage te appreciëren, met dien verstande dat het uiteraard gaat om een relatieve indicatie.

De h. Mairesse stelt vast dat de consument vooral bekommerd is om de ouderdom en de kilometerstand bij de aankoop van een tweedehandsvoertuig: kleur en dergelijke spelen een veel kleinere rol. De kilometerstand dient dan ook maximaal te worden gevrijwaard van fraude.

De spreker stelt hiertoe voor om op alle bescheiden, die het voertuig betreffen, de vermelding van de kilometerstand te verplichten. Bijgevolg zal de koper, bij het ontbreken van dergelijke gegevens, met kennis van zaken een lagere prijs bieden.

De spreker besluit dat de grootste fraudeurs niet dienen te worden gezocht onder de garagehouders - hun federaties zijn zelf vragende partij voor een antifrauderegeling - maar wel bij de «amateur-verkopers», die vaak niet zijn ingeschreven in het handelsregister en vaak slechts enkele wagens te koop aanbieden.

Le ministre des Transports renvoie à son collègue de l'Économie, qui est compétent en matière de protection des consommateurs. Il est toutefois disposé à imposer, par le biais d'un arrêté ministériel ou d'une circulaire, la mention du kilométrage sur le certificat de visite. C'est la solution la plus réaliste: l'«historique» est une formule beaucoup plus lourde et plus coûteuse.

Le président, M. Lano, rappelle au ministre des Transports les deux questions informatives posées par M. J.-P. Viseur. Il demande, au nom de la commission, à pouvoir disposer de ces données le plus rapidement possible.

NOTE COMPARATIVE DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS, CHARGÉ DU COMMERCE EXTERIEUR

Le président ayant fait état du «passeport pour voitures», système en vigueur, aux Pays-Bas et qui aurait supprimé toute fraude au compteur, *le vice-premier ministre* remet la note suivante:

Fraude lors de la vente de voitures d'occasion - Maquillage de compteurs kilométriques.

«Il n'existe pas de réglementation légale, assortie de sanctions pénales, aux Pays-Bas. Les dispositions générales du Code civil sont dès lors d'application (notamment le devoir d'information). Le secteur a lui-même créé un système volontaire de «passeports pour voitures». Dans ce système, tous les garagistes et concessionnaires doivent communiquer à un ordinateur central chaque vente, réparation et revente. Ainsi, en pratique, la fraude kilométrique aux Pays-Bas serait pour ainsi dire éliminée, car à peu près tout le secteur a souscrit à cette convention.

Mon administration de l'Inspection économique s'est également informée dans un certain nombre d'autres pays voisins. Les résultats peuvent être résumés comme suit :

1. Danemark

En principe, les dispositions générales du Code civil sont d'application. Une information mensongère ou sciemment incomplète peut être sanctionnée au pénal dans plusieurs cas, conformément au § 2 du «Danish Marketing Practices Act».

De minister van Vervoer verwijst naar zijn collega van Economie, die bevoegd is voor consumentenbescherming. Hij is wel bereid om via een ministerieel besluit of een omzendbrief, de vermelding van de kilometerstand op het keuringsbewijs op te leggen. Dit is de meest realistische oplossing : de zogenaamde «historiek» is een veel omslachtiger en duurdere oplossing.

De h. Lano, Voorzitter herinnert de minister van Vervoer aan de twee informatieve vragen van de h. J.-P. Viseur. Namens de commissie vraagt hij om zo snel mogelijk over deze gegevens te kunnen beschikken.

VERGELIJKENDE NOTA VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE EN TELECOMMUNICATIE, BELAST MET BUITENLANDSE HANDEL

Aangezien *de voorzitter melding heeft gemaakt van het zogenaamde «autopasje»*, een systeem dat in Nederland wordt toegepast en dat de kilometerfraude zou hebben geëlimineerd, legt *de vice-eerste minister* de volgende nota voor :

Bedrag bij de verkoop van tweedehands voertuigen - Vervalsing van kilometertellers.

«In Nederland bestaat er geen wettelijke regeling met penale sancties. De algemene bepalingen van het Burgerlijk Wetboek zijn bijgevolg van toepassing (meer bepaald informatieplicht). Wel werd er door de sector zelf een vrijwillig systeem van «autopasjes» in het leven geroepen. In dit systeem moeten alle aangesloten garages en dealers elke verkoop, herstelling en doorverkoop melden aan een centrale computer. Hierdoor zou in de praktijk de kilometerfraude in Nederland nagenoeg geëlimineerd zijn, aangezien bijna de hele sector deze overeenkomst heeft onderschreven.

Mijn bestuur Economische Inspectie heeft tevens inlichtingen ingewonnen bij een aantal van onze andere buurlanden. De resultaten van deze rondvraag kunnen als volgt worden samengevat :

1. Denemarken

In principe zijn de algemene bepalingen van het Burgerlijk wetboek van toepassing. Misleidende of bewust onvolledige informatie kan in vele gevallen echter wel strafrechtelijk worden gesanctioneerd overeenkomstig § 2 van de «Danish Marketing Practices Act».

2. Allemagne

Lorsque la fraude peut être établie, l'acheteur a le droit de rendre la voiture et d'exiger la restitution du montant payé (article 463 du Code civil). En outre, des conventions-modèles existent, rédigées par la fédération allemande des automobilistes.

3. France

Le décret n° 78.993 du 4 octobre 1978 prévoit des sanctions pénales dans le cas de maquillage de compteurs kilométriques et des modalités pour le remplacement des compteurs. Le nombre de kilomètres parcourus doit également être mentionné sur tous les documents concernant des interventions mécaniques sur des voitures. La proposition de loi Fournaux et Mairesse est basée en grande partie sur les dispositions de ce décret.

4. Grande-Bretagne

En Grande-Bretagne, les plaintes concernant la vente de voitures d'occasion figure à la deuxième place des plaintes relatives à des produits (84.000 plaintes en 1996!). Tant l'«Office of Fair Trading» que les «Trading Standards» locaux tentent le plus possible de sensibiliser le public à cette problématique. Une réglementation légale spécifique, assortie de sanctions pénales, n'existe cependant toujours pas.

5. Irlande

La fraude kilométrique est sanctionnée pénalement par «the Merchandise Marks Acts 1887 to 1978» qui interdisent de façon générale les fausses descriptions lors de la vente de produits.

6. Autriche

Il n'y a aucune réglementation spécifique. Le plus souvent, on travaille avec une convention-modèle, rédigée par le «Consumer Policy Advisory Board».

7. Espagne

Il n'y a aucune réglementation spécifique. Il est cependant possible d'en appeler aux dispositions générales pour la protection du consommateur (obligation d'information).

8. Suisse

Les dispositions générales du Code civil concernant l'obligation d'information et l'obligation de garantie sont d'application. La Fédération suisse des

2. Duitsland

Indien bedrog kan worden aangetoond heeft de koper het recht om de wagen terug te geven en de betaalde som terug te eisen (artikel 463 Burgerlijk Wetboek). Tevens bestaan er modelcontracten opgesteld door de Duitse Automobilistenbond.

3. Frankrijk

Het decreet nr. 78.993 van 4 oktober 1978 voorziet in strafsancities in het geval van vervalsing van kilometertellers. Ook dient het aantal verreden kolometers te worden vermeld op alle documenten met betrekking tot mechanische interventies an wagens. Het wetsvoorstel Fournaux en Mairesse is in belangrijke mate gebaseerd op de bepalingen van dit decreet.

4. Groot-Brittannië

In Groot-Brittannië behoren klachten met betrekking tot de verkoop van tweedehandswagens tot de tweede belangrijkste categorie van klachten betreffende producten (84.000 klachten in 1996 !).

Zowel de «Office of Fair Trading» als de lokale «Trading Standards» proberen het publiek dan ook maximaal te sensibiliseren voor deze problematiek. Een specifieke wettelijke regeling met penale sancties bestaat echter nog steeds niet.

5. Ierland

Kilometervervalsing wordt strafrechtelijk gesanctionneerd door «The Merchandise Marks Acts 1887 tot 1978» die in het algemeen valse omschrijvingen bij de verkoop van producten verbiedt.

6. Oostenrijk

Er bestaat geen specifieke reglementering. Veelal wordt er gewerkt met een modelcontract opgesteld door de «Consumer Policy Advisory Board».

7. Spanje

Er bestaat geen specifieke reglementering. Wel kunnen de algemene bepalingen ter bescherming van de consument (informatieverplichting) worden ingeroepen.

8. Zwitserland

De algemene bepalingen van het Burgerlijke Wetboek in verband met informatie- en garantieverplichting zijn van toepassing. De Zwitserse

automobilistes distribue en outre des brochures contenant des conseils aux consommateurs lors de l'acquisition de voiture d'occasion.

Conclusions

1. A part la France, aucun des pays susmentionnés ne possède une réglementation spécifique, légalement sanctionnée, pour le problème de la fraude kilométrique sur des voitures d'occasion.

2. Sur le plan technique, une solution pourrait être trouvée en équipant les voitures d'un compteur kilométrique qui ne peut être trafiqué.

Comme le remarque à juste titre l'exposé des motifs de la proposition Fournaux et Mairesse, ceci suppose cependant une concertation au niveau européen et l'élaboration d'une directive européenne».

EXAMEN DE LA NOTE COMPARATIVE

M. J.-P. Viseur estime, tout comme *M. Mairesse*, que la nécessité d'une initiative législative n'est nullement remise en cause par la constatation qu'il n'existe pas de législation spécifique dans d'autres pays. Des données récentes montrent en effet que 80 à 90% des voitures d'occasion sont «trafiquées» et l'on est de surcroît encore très loin de pouvoir apporter une solution technique sans faille à ce problème.

L'intervenant rappelle les deux points essentiels de sa proposition de loi: l'enregistrement du kilométrage du véhicule par les services d'inspection automobile lors de chaque contrôle technique et, pour les véhicules qui n'ont pas encore été présentés au contrôle technique, la déclaration sur l'honneur du kilométrage du véhicule par le vendeur. Ces deux points font respectivement l'objet des *amendements n° 2 et 3* (Doc. n° 97/2) qui ont été présentés à la proposition de loi de *M. Mairesse* et reprennent textuellement les articles 2 et 3 de la proposition de loi n° 275/1 de *M. J.-P. Viseur*. Après concertation, l'intervenant se dit en effet disposé à retirer sa proposition de loi en tant que telle.

L'*amendement n° 4* (Doc. n° 97/2) du même auteur vise à prévoir que les dispositions contenues dans les amendements n° 2 et 3 entrent en vigueur douze mois après la publication de la loi au *Moniteur belge*. Ce délai de douze mois donnera au Roi une marge de manoeuvre confortable pour prendre les arrêtés d'exécution et permettra aux services d'inspection automobile de se préparer convenablement à cette nouvelle mission.

Automobilistenbond verspreidt er wel brochures die de verbruiker raad geven bij de aankoop van tweedehandswagens.

Conclusies

1. Behalve in Frankrijk bestaat er in geen enkele van de andere bovenvermelde landen een specifieke, strafrechtelijk gesanctioneerde, regeling voor het probleem van de kilometervervalsing van tweedehandsvoertuigen.

2. Op technisch vlak zou een oplossing kunnen worden gevonden door de voertuigen uit te rusten met kilometertellers waarmee niet kan worden geknoeid.

Zoals terecht opgemerkt in de memorie van toelichting bij het voorstel Fournaux en Mairesse veronderstelt dit evenwel overleg op Europees niveau en de uitwerking van een Europese richtlijn.»

BESPREKING VAN DE VERGELIJKENDE NOTA

De h. J.-P. Viseur meent - met de *h. Mairesse* - dat de noodzaak van een wetgevend initiatief niet wordt verminderd door de vaststelling dat in andere landen geen specifieke wetgeving bestaat. Uit recente cijfers blijkt immers dat 80 à 90 % van de tweedehandswagens zijn «getrafiqueerd» en bovendien blijft een technisch sluitende oplossing nog zeer veraf.

De spreker herhaalt de 2 essentiële punten van zijn wetsvoorstel : enerzijds de registratie van de opeenvolgende kilometerstanden door de automobielsinspectie tijdens de technische keuringen van het voertuig en anderzijds, voor nog niet gekeurde voertuigen, de verklaring op erewoord door de verkoper, waarin de kilometerstand van het voertuig wordt vermeld. Deze 2 punten zijn het voorwerp van resp. de *amendementen nrs. 2 en 3* (Stuk nr. 97/2) die door spreker werd neergelegd op het wetsvoorstel van de *h. Mairesse* en die letterlijk overeenkomen met de tekst van de artikelen 2 en 3 van het wetsvoorstel nr. 275/1 van de *h. J.-P. Viseur*. Na overleg is spreker immers bereid zijn eigen wetsvoorstel als zodanig in te trekken.

Amendement nr. 4 (Stuk nr. 97/2) van dezelfde indiener stelt de inwerkingtreding van de door de amendementen nrs. 2 en 3 beoogde regelingen uit tot 12 maanden na publicatie van de wet in het *Belgisch Staatsblad*. Zodoende beschikt de Koning over een ruime marge om uitvoeringsbesluiten op te stellen en kunnen de autokeuringsstations zich eveneens grondig voorbereiden op deze nieuwe opdracht.

M. Verstraeten met en garde contre une hâte excessive: il désire notamment prendre le temps d'étudier préalablement les longues annexes de la note comparative. L'intervenant s'étonne par ailleurs que la note soit muette sur la solution technique de pointe qui est actuellement étudiée en Suède et qui consiste à équiper le véhicule d'une puce électronique permettant un contrôle permanent.

L'auteur estime qu'en tout cas, ce problème ne pourra être résolu que par la technique.

Si *Mme Creyf* ne conteste pas qu'il s'agit d'un problème sérieux et qu'il faut tenter d'y apporter une solution globale, elle constate toutefois que les deux propositions de loi à l'examen présentent des lacunes et que les mesures qu'elles proposent ne sont pas suffisantes. Elle en veut notamment pour preuve le fait qu'elles ne prévoient pas l'obligation de conserver les factures, les documents relatifs à l'entretien, etc., et, en ce qui concerne la proposition de M. Mairesse, l'absence de prise en compte du fait que de nombreux particuliers effectuent eux-mêmes l'entretien de leur voiture.

La proposition de M. Viseur ne prévoit, quant à elle, rien en ce qui concerne les quatre premières années de vie du véhicule (déclaration sur l'honneur uniquement en cas de vente).

En adoptant de tels textes, on risquerait de créer chez les particuliers un faux sentiment de sécurité ou, ce qui serait encore plus grave, de légaliser certains abus.

L'intervenante estime que le système néerlandais consistant à créer une «banque de données» constitue une piste intéressante et qu'il pourrait être instauré avec ou sans la collaboration des services d'inspection automobile. On pourrait créer une sorte de «Registre national» des véhicules, qui pourrait être conçu de manière beaucoup plus large et qui pourrait contenir d'autres renseignements concernant le véhicule (par exemple, des informations concernant l'assurance, afin de lutter contre l'augmentation du nombre des conducteurs en défaut d'assurance). Elle conclut en faisant observer que le système (volontaire) de l'*«autopas»* néerlandais permet toujours à l'acheteur potentiel d'acquérir un véhicule sans risque et en toute confiance.

Le vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications rappelle qu'il n'a aucune objection de principe à faire valoir à l'encontre des deux propositions de loi à l'examen, mais estime par ailleurs que les auteurs pourraient se concerter avec la (les) fédération(s) de garagistes en vue de mettre en place un système qui ne devrait pas nécessairement faire l'objet d'une initiative législative.

De h. Verstraeten waarschuwt voor overhaasting: hij wenst o.m. de uitgebreide bijlagen bij de vergelijkende nota van de minister eerst rustig te bestuderen. Verder verbaast spreker er zich over dat de nota niets zegt over Zweden, waar momenteel een geavanceerde technische oplossing wordt bestudeerd, onder de vorm van een elektronische «chip» die een permanente controle zou toelaten van de ermee uitgeruste wagens.

In elk geval dient volgens spreker de echte oplossing voor dit probleem te worden geleverd door de techniek.

Mevr. Creyf betwist geenszins dat het om een ernstig probleem gaat en evenmin dat een grondige aanpak ervan nodig is, maar stelt vast dat beide wetsvoorstellen een aantal hiaten vertonen en ontoereikend zijn. Zij verwijst o.m. naar de niet-bestaande verplichting om facturen, onderhoudsbescheiden en dergelijke te bewaren en naar de vele particulieren die hun wagen zelf onderhouden, voor wat het voorstel Mairesse aangaat.

Het voorstel - Viseur anderzijds bevat geen regeling m.b.t. de eerste vier levensjaren van het voertuig (verklaring op erewoord alleen bij verkoop).

Bijgevolg bestaat het gevaar dat men, door dergelijke teksten te stemmen, de particulieren een vals gevoel van veiligheid zou geven of eventueel nog erger, bepaalde misbruiken zou legaliseren.

Het Nederlandse systeem van een «gegevensbank» lijkt spreekster een zeer interessante piste, en dit al dan niet met medewerking van de automobielsinspectie. Men zou aldus kunnen komen tot een soort «Rijksregister» voor voertuigen, dat voor spreekster veel ruimer zou opgevat kunnen worden en ook nog andere gegevens m.b.t. het voertuig zou kunnen bevatten (bijv. inzake verzekering als middel tegen de toename van het onverzekerd rijden). Zij besluit dat het (vrijwillige) Nederlandse stelsel «autopasjes» het de potentiële koper steeds mogelijk maakt een «veilige» of «betrouwbare» aankoop te doen.

De vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie herhaalt geen principiële bezwaren te hebben tegen de wetsvoorstellen. Anderzijds zouden de auteurs ook kunnen overleggen met de federatie(s) van garagehouders, met het oog op een regeling die niet per se het voorwerp van een wetgevend initiatief moet zijn.

M. J.-P. Viseur craint qu'en voulant trop faire en une fois on n'arrive finalement à aucun résultat. Les solutions miracles et les garanties infaillibles n'existent pas, même pour les véhicules neufs.

L'intervenant estime que la proposition de Mme Creyf visant à élargir considérablement l'étendue de la banque de données proposée posera des problèmes juridiques insurmontables. Il plaide en faveur de mesures plus limitées et réalistes, à savoir l'enregistrement du seul kilométrage dans une telle banque de données.

M. Mairesse reconnaît qu'aucune loi ne peut résoudre tous les problèmes de façon définitive: il ne faut pas s'imaginer que les propositions de loi à l'examen banniront toute fraude. Le système proposé recueille cependant l'assentiment de toutes les parties concernées, c'est-à-dire les consommateurs, mais également les marchands, qui sont même demandeurs.

Les nombreuses manipulations de compteurs qui se pratiquent actuellement se retourneront en effet contre les marchands honnêtes.

L'intervenant rappelle que sa proposition de loi comporte deux volets. D'une part, un important volet juridique définit une nouvelle infraction pénale (actuellement, le Code pénal connaît uniquement les «faux en écritures», article 406). D'autre, si les possibilités externes de contrôler l'état d'un véhicule sont nombreuses, il est impossible de déterminer le degré d'usure d'un véhicule, qui n'est pas visible, si ce n'est à l'aide du kilométrage.

L'intervenant n'a pas d'objection aux amendements présentés par M. J.-P. Viseur, mais souhaite en tout cas éviter d'imposer des dépenses supplémentaires aux consommateurs.

C'est ainsi que M. Mairesse ne s'oppose pas à la «déclaration sur l'honneur», prévue dans l'amendement n° 3 de M. J.-P. Viseur, pour autant qu'elle n'entraîne pas de frais; or, dans la mesure où il s'agira d'un document «officiel», les frais seront quasi inévitables. En outre, une telle déclaration n'a de sens que si elle a une force probante devant les tribunaux.

Enfin, l'intervenant fait observer que le groupement des organismes agréés de contrôle automobile (GOCA) est d'emblée disposé à mentionner le kilométrage du véhicule sur le certificat de visite sans aucun coût supplémentaire.

M. van den Abeelen craint que le kilométrage ne reflète qu'un aspect mineur de l'état général d'un véhicule et puisse en outre, en tant que tel, se révéler très trompeur pour les consommateurs.

De heer J.-P. Viseur vreest dat wie teveel ineens wil realiseren, uiteindelijk niets zal bereiken. Mirakeloplossingen of waterdichte waarborgen bestaan niet, zelfs niet voor nieuwe wagens.

Het voorstel van mevr. Creyf om de voorgestelde gegevensbank veel ruimer van opzet te maken zal volgens spreker leiden tot onoverkomelijke juridische problemen. Hij pleit voor meer beperkte, realistische maatregelen, met name het stockeren van alleen de kilometerstanden in een dergelijke gegevensbank.

De h. Mairesse beaamt dat geen enkele wet alle problemen definitief kan oplossen : men moet zich niet de illusie maken dat deze wetsvoorstellen definitief alle fraude zullen uitbannen. Wel zijn alle betrokken akkoord met de voorgestelde regeling : niet alleen de consumenten maar ook de handelaars, die zelf vragende partij zijn.

Immers, de eerlijke handelaars zijn momenteel het slachtoffer van de vele manipulaties.

Hij herinnert eraan dat zijn wetsvoorstel 2 luiken heeft. Enerzijds wordt, in een belangrijk juridisch luik, een nieuw strafrechtelijk misdrijf gedefinieerd (het Strafwetboek spreekt momenteel alleen van «valsheid in geschrifte», in artikel 406). Anderzijds bestaan er wel allerlei externe mogelijkheden om de staat van een voertuig te controleren, maar is het onmogelijk om de slijtagegraad te bepalen van de motor, die immers niet zichtbaar is, tenzij via de kilometerstand.

De spreker heeft geen bezwaar tegen de amendementen van de heer J.P. Viseur, maar, wenst in elk geval te vermijden dat de consumenten bijkomende kosten zouden moeten dragen.

Wat bijv. de «verklaring op erewoord» aangaat, voorwerp van amendement nr 3 van de h. J.-P. Viseur, heeft de h. Mairesse geen bezwaar, voorzover dit geen kosten meebrengt : indien het om een «officieel» document moet gaan is zulks echter quasi onvermijdelijk. Bovendien heeft een dergelijke verklaring alleen zin als ze bewijskracht heeft voor de rechtbanken.

Ten slotte benadrukt spreker dat de beroepsvereniging van autokeuringsbedrijven (GOCA) onmiddellijk bereid is om zonder enige meerkost op het keuringsbewijs de kilometerstand van het betrokken voertuig te vermelden.

De h. van den Abeelen vreest dat de kilometers-tand maar een klein aspect is van de algemene staat van een voertuig en als zodanig bovendien erg misleidend voor de consumenten zou kunnen zijn.

L'intervenant estime que la proposition du vice-premier ministre consistant à charger le secteur d'élaborer lui-même un système non contraignant, est une piste intéressante, et ce, entre autres, parce que ce système permettrait de prendre en compte l'état du véhicule dans son ensemble: l'important est de permettre aux vendeurs ayant pignon sur rue et de bonne foi de se mettre en valeur par rapport à des marginaux de toute nature, souvent véreux, que l'on retrouve, entre autres, lors de manifestations telles que les «marchés de l'occasion».

M. Moors fait observer que, si on légifère, le système mis en place doit être global, faute de quoi on renforcera encore l'insécurité existante. Il ne faut en outre imposer aucune charge supplémentaire aux garagistes qui, en tant que PME, éprouvent déjà souvent des difficultés à respecter leurs diverses obligations administratives.

Enfin, l'intervenant fait observer, que la notion d'«état général du véhicule» recouvre en effet tellement de facettes qu'il serait préférable de laisser l'initiative au professionnel agréé, étant donné que c'est lui qui peut offrir les garanties maximales en la matière. Les consommateurs doivent du reste faire preuve eux-mêmes de bon sens en la matière.

M. Hotermans souscrit en grande partie aux propos de *M. Moors*.

La fraude peut d'ores et déjà être sanctionnée pénalement sans que l'on modifie la loi. Si la fraude est avérée, la résolution de la vente peut être demandée devant les juridictions civiles.

L'intervenant craint également que les propositions de loi à l'examen aient des effets pervers en créant l'illusion de la sécurité.

La meilleure garantie consiste en effet à s'adresser à un vendeur agréé et à exiger une période de garantie.

M. Verstraeten fait encore observer qu'une voiture, ce n'est pas seulement un moteur et un compteur kilométrique. On n'a, par exemple, pas encore évoqué le châssis, dans lequel est gravé un numéro, qui est toutefois parfois effacé et remplacé par un autre numéro. Ce genre de pratiques frauduleuses devant également être combattues, il convient donc de s'attaquer au problème dans sa globalité. L'intervenant fait observer qu'un garagiste sérieux ne vend que de bonnes voitures d'occasion; il peut du reste conclure une police d'assurance à cet effet. Seul un garagiste qui ne peut suivre l'évolution de son secteur vendra des voitures trafiquées.

M. J.-P. Viseur estime que les propositions de loi devraient permettre d'assainir environ 80 % du marché des voitures d'occasion. Le kilométrage reste, globalement, une indication sûre et fiable de l'état du

Het voorstel van de vice-eerste minister dat de sector zelf tot een vrijwillige niet-opgelegde regeling zou komen, lijkt spreker een goede piste, o.m. omdat zodoende de gehele staat van het voertuig in aanmerking kan worden genomen: het komt er namelijk op aan de gevestigde, bona fide - handelaars de kans te geven om zich te profileren t.o.v. allerlei marginale, vaak malafiede figuren, die men o.m. terugvindt op manifestaties als de zogenaamde «automarkten».

De h. Moors merkt op dat, indien een wettelijke regeling wordt opgelegd, het om een sluitende regeling moet gaan, zoniet wordt de reeds bestaande onzekerheid nog vergroot. Bovendien mogen geen bijkomende lasten worden opgelegd aan de garagehouders, die het als KMO's vaak al moeilijk genoeg hebben met allerlei administratieve verplichtingen.

Ten slotte zijn er inderdaad zoveel facetten aan de «algemene staat van een wagen», dat dit best wordt overgelaten aan de erkende professioneel, die hier maximale waarborgen kan geven. De consumenten zelf moeten trouwens in deze ook hun gezond verstand gebruiken.

De h. Hotermans is het grotendeels eens met de *h. Moors*.

Zonder enige wetswijziging kan bedrog nu reeds strafrechtelijk worden gesanctionneerd; burgerrechtelijk kan in dat geval de ontbinding van de verkoopovereenkomst worden gevorderd.

De spreker vreest eveneens dat de wetsvoorstellen perverse effecten zouden kunnen hebben, door de illusie te verschaffen van zekerheid.

De beste garantie bestaat er inderdaad in om bij een erkende handelaar te gaan en er een waarborgperiode te bedingen.

De h. Verstraeten wijst er nog op dat een auto niet alleen uit een motor en kilometerteller bestaat. Er werd hier bijv. nog niets gezegd over het chassis, waar een nummer in staat, dat echter soms wordt uitgeslepen en vervangen door een nieuw nummer. Dergelijke frauduleuze handelingen dienen eveneens aan banden te worden gelegd, zodat een globale aanpak zich opdringt. Spreker beslist dat een ernstig garagehouder enkel goede tweedehandswagens verkoopt; hij kan hiervoor trouwens een verzekeringspolis afsluiten. Enkel een garagehouder die niet met de tijd meekan verkoopt de vermelde, gefraudeerde wagens.

De h. J.-P. Viseur meent dat de wetsvoorstellen zouden moeten toelaten zowat 80 % van de markt van tweedehandswagens te saneren. De kilometerstand blijft, globaal gezien, een goede en betrouwbare

véhicule. Il ajoute que la mention du kilométrage dans le carnet d'entretien, prévue par la proposition de M. Mairesse, peut parfaitement être préconisée dès à présent en tant qu'argument de vente supplémentaire, sans qu'une réglementation légale soit nécessaire.

*
* *

DISCUSSION DES ARTICLES

La Commission décide de prendre la proposition de loi n° 97/1 comme base de discussion.

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Mme Creyf présente un *amendement* (n° 6 - Doc. n° 97/3) visant à supprimer le § 2 et à faire coïncider la définition, figurant au § 1^{er}, de la notion de «véhicule» avec celles des notions de «voiture» et de «voiture mixte», au sens de l'article 1^{er}, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, afin de limiter le champ d'application de la loi proposée à cette catégorie de véhicules, qui concerne le consommateur.

M. J.-P. Viseur ne voit pas d'objection à ce que les camions et les camionnettes soient exclues du champ d'application de la loi proposée.

M. Ansoms présente ensuite un *amendement* (n° 11 - Doc. n° 95/5) visant à habilitier le Roi à étendre le champ d'application de la loi proposée à des catégories de véhicules autres que celles énumérées au § 1^{er} (voitures et voitures mixtes).

*
* *

Les amendements n°s 6 et 11 ainsi que l'article 2, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 3

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

indicatie m.b.t. de staat van het voertuig. Hij voegt eraan toe dat het voorstel van de h. Mairesse m.b.t. het vermelden van kilometerstanden in het onderhoudsboekje ook vandaag reeds perfect kan worden aangeraden als een bijkomend verkoopargument, zonder dat hiervoor een wettelijke regeling nodig is.

*
* *

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

De commissie besluit wetsvoorstel nr. 97/1 als basis van de bespreking te nemen.

Artikel 1

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Mevr. Creyf dient een *amendement* nr. 6 (Stuk nr. 97/3) in. Dit beoogt § 2 te schrappen en de definitie, in §1, van de notie «voertuig» te doen samenvallen met de noties «personenauto» en «auto voor dubbel gebruik», zoals opgenomen in art. 1, §2, van het KB van 15 maart 1968. Zodoende wordt de werkingssfeer van het wetsvoorstel beperkt tot die categorie van voertuigen die de consumenten aangaat.

De h. J.-P. Viseur heeft er geen bezwaar tegen dat vrachtwagens en bestelwagens uit het het toepassingsgebied worden gesloten.

De h. Ansoms dient vervolgens een *amendement* nr. 11 (Stuk nr. 97/5) in. Dit geeft de Koning de mogelijkheid het toepassingsgebied van de wet uit te breiden tot andere categorieën van voertuigen dan diegene opgesomd in §1 (personenauto's en auto's voor dubbel gebruik).

*
* *

De amendementen nrs. 6 en 11, evenals het aldus gewijzigde art. 2, worden eenparig aangenomen.

Art. 3

Bij dit artikel werden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 4

Les amendements n^{os} 1 à 5 de M. J.-P. Viseur sont retirés.

M. Ansoms présente ensuite un amendement (n^o 7, Doc. n^o 97/4). Cet amendement vise, en s'inspirant du modèle néerlandais, à habiliter le Roi à agréer une banque de données centrale en vue de l'enregistrement, à différents moments, du kilométrage des voitures.

Ces informations seront mises à la disposition de toute personne qui les demande. Les garagistes-réparateurs, les revendeurs de voitures d'occasion, les carrossiers, les centres d'inspection automobile et la Direction pour l'immatriculation des véhicules du ministère des Communications et de l'Infrastructure contribueront à alimenter cette banque de données, conformément aux modalités déterminées par le Roi.

L'auteur de l'amendement estime que les auditions ont clairement montré que des associations de consommateurs telles que l'association VAB-VTB sont tout à fait favorables au système néerlandais «AUTOPAS». Ce système permet d'établir, de manière fiable et contrôlable, la chronologie kilométrique de chaque véhicule, ce qui offre davantage de garanties au consommateur que les mécanismes prévus dans les propositions de loi examinées. Un tel système responsabiliserait le secteur concerné: le Roi «agrée» une association créée par le secteur; ce dernier lui-même demande d'ailleurs qu'il soit mis fin aux nombreux abus, ainsi que l'ont montré les auditions de représentants de Federauto et de Fegarbel.

M. J.-P. Viseur constate que cet amendement modifie de manière fondamentale l'esprit de la proposition de loi à l'examen. L'intervenant formule de très nettes réserves au sujet de la création de l'association proposée: si le secteur souhaitait réellement être assaini, il aurait déjà pu créer lui-même depuis longtemps ce type de banque de données. La réglementation proposée pêche en outre par manque de contenu: le Roi «peut» agréer une telle association. Qu'advient-il si le secteur n'en crée pas?

Le système proposé peut en outre entraîner des effets secondaires indésirables. Supposons, par exemple, que les réparateurs en carrosserie mentionnent le kilométrage lors de chaque réparation. L'intervenant estime que, dans ce cas, un problème peut se poser lorsque l'on est victime, par exemple, d'un accident avec dommage à son propre véhicule: même si ce dommage est indemnisé par l'assurance de la partie adverse, le véhicule concerné sera définitivement enregistré dans la banque de données comme «véhicule accidenté». Le consommateur pleinement en droit subira, par conséquent, une perte en cas de reprise éventuelle du véhicule. La protection du consumma-

Art. 4

De amendementen nrs. 1 en 5 van de h. J.-P. Viseur worden ingetrokken.

Hierop dient de h. Ansoms een amendement nr. 7 (Stuk nr. 97/4) in. Dit beoogt, naar Nederlands model, de Koning te machtigen om een centrale databank te erkennen waarin de kilometerstand van de personenwagens op opeenvolgende tijdstippen wordt geregistreerd.

Deze informatie zal ook ter beschikking worden gesteld aan wie erom vraagt. Aan de voeding («input») van deze databank zal, volgens door de Koning te bepalen modaliteiten, worden meegewerkt door de garagehouders-herstellers, de handelaars in tweedehandsvoertuigen, de carrossiers, de automobielsinspectie en de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Uit de hoorzittingen is duidelijk gebleken, aldus de indiener, dat consumentenorganisaties als VAB-VTB, volledig achter dit Nederlandse «AUTOPAS»-systeem staan. Zodoende wordt immers een betrouwbare en controleerbare kilometerhistoriek opgebouwd voor elk voertuig, hetgeen meer waarborgen biedt voor de consument dan de in de wetsvoorstellen voorgestelde mechanismen. Zodoende zou de sector zelf worden geresponsabiliseerd: de Koning «erkent» een door de sector op te richten vereniging; de sector is trouwens zelf vragende partij om komaf te maken met de vele misbruiken, zoals bleek uit de hoorzittingen met Federauto en Fegarbel.

De h. J.-P. Viseur stelt vast dat dit amendement de hele filosofie van het wetsvoorstel fundamenteel wijzigt. Spreker drukt grote reserves uit bij de voorgestelde vereniging: indien de sector werkelijk een sanering zou wensen, had zij reeds lang zelf en op vrijwillige basis een dergelijke databank kunnen oprichten. Bovendien is deze regeling eigenlijk zonder inhoud: de Koning «kan» een dergelijke vereniging erkennen. Wat gebeurt er als de sector géén dergelijke vereniging opricht?

Bovendien kunnen zich ook hier ongewenste neveneffecten voordoen. Stel bijvoorbeeld dat ook de carrosserieherstellers de kilometerstand doorgeven bij elke herstelling. Welnu, dan rijst hier volgens spreker een probleem wanneer men bijvoorbeeld een ongeluk met schade aan het eigen voertuig heeft: zelfs al wordt deze schade vergoed door de verzekering van de tegenpartij, toch zal het betrokken voertuig voorgoed in de databank worden opgeslagen als «geaccidenteed». Bijgevolg zal de volledig in zijn recht geweest zijnde consument verlies lijden bij een eventuele overname van het voertuig. De bescherming van de consumenten is een goede zaak, maar de bescher-

teur est une bonne chose, mais la protection des intérêts des victimes non responsables d'un accident de la circulation l'est tout autant.

M. Mairesse fait observer que sa proposition de loi prend résolument parti en faveur du consommateur, qui doit être protégé en cas d'achat d'un véhicule d'occasion. Peut-être faudrait-il que le législateur intervienne afin de compenser la perte de valeur éventuellement subie par le véhicule dans l'exemple cité par *M. Viseur*. Le raisonnement sur lequel se fonde sa proposition de loi doit toutefois rester applicable en l'occurrence: le consommateur a le droit de savoir qu'il achète un véhicule «accidenté».

M. Verstraeten estime également que, dans le problème évoqué par *M. Viseur*, il faudra sans doute prendre une initiative en vue d'adapter la législation relative aux assurances. Il conclut en faisant observer qu'il faut de toute façon que l'acquéreur puisse savoir que le véhicule a été impliqué dans un accident, parce que la fatigue des métaux peut constituer un risque grave lors d'éventuels accidents ultérieurs.

Mme Creyf fait observer que l'amendement ne déroge pas à l'idée de base initiale de la chronologie kilométrique, commune aux deux propositions de loi. L'amendement se borne à combler les lacunes apparues à la faveur des discussions antérieures.

Aux Pays-Bas, ce système, qui s'applique à la grande majorité des ventes de véhicules d'occasion, fonctionne d'ailleurs très bien.

Un choix peut en outre encore être fait quant aux données devant figurer dans la banque de données; ainsi que *M. Verstraeten* l'a fait observer, le kilométrage n'est pas le seul indicateur de l'état d'un véhicule.

M. J.-P. Viseur fait observer que sa proposition de loi n'est sans doute pas parfaite, notamment en raison de la déclaration sur l'honneur pour les véhicules de moins de quatre ans, mais qu'elle valorise en tout cas la banque de données existant dans les organismes d'inspection automobile. La banque de données proposée par l'amendement n° 7 n'exclut en outre pas non plus le risque d'introduction, volontaire ou non, de données erronées, étant donné qu'il s'agira, à tout le moins dans un premier temps, d'un apport volontaire de données.

D'autre part, le problème de la perte de valeur soulevé précédemment par l'intervenant lui paraît insoluble, par exemple en ce qui concerne l'évaluation de l'ampleur de la perte de valeur. En outre, après une réparation faite dans les règles de l'art, un véhicule accidenté peut être en aussi bon état qu'un véhicule non accidenté.

Le vice-premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications, chargé du Commerce ex-

ting van de belangen van de niet-aansprakelijke slachtoffers van een verkeersongeval, is dat evenzeer.

De h. Mairesse merkt op dat zijn wetsvoorstel resoluut de zijde kiest van de consument, die dient te worden beschermd bij de aankoop van een tweedehandsvoertuig. Wellicht dient een wetgevend initiatief genomen teneinde de geschetste, eventuele waardedaling van het voertuig in het voorbeeld van de *h. Viseur* te compenseren. De basisredenering van zijn wetsvoorstel dient echter ook hier geldig te blijven: de consument heeft het recht te weten dat hij een «geaccidenteerd» voertuig koopt.

De h. Verstraeten meent eveneens dat voor het door de *h. Viseur* geschetste probleem wellicht een initiatief nodig is tot aanpassing van de wetgeving inzake verzekeringen. Hij besluit dat hoedanook kenbaar moet blijven dat een voertuig betrokken is geweest bij een ongeval, omdat metaalmoeheid een groot risico kan vormen bij eventuele latere ongevallen.

Mevr. Creyf merkt op dat het amendement trouw blijft aan de initiële basisidee, in de wetsvoorstellen, van de kilometerhistoriek; alleen worden de leemten, zoals die uit vroegere besprekingen naar voren kwamen, verholpen.

In Nederland werkt dit systeem trouwens zeer goed en geldt het voor het overgrote deel van de verkoop van tweedehandsvoertuigen.

Bovendien kan men desgewenst nog steeds een keuze maken over welke gegevens al dan niet worden opgenomen in de databank; zoals de *h. Verstraeten* reeds opmerkte, is de kilometerstand niet de enige indicator van de staat van een voertuig.

De h. J.-P. Viseur merkt nog op dat zijn wetsvoorstel weliswaar niet perfect is o.m. gezien de verklaring op erewoord voor voertuigen van minder dan 4 jaar oud - maar in elk geval de reeds bestaande gegevensbank bij de automobielsinspectie valoriseert. Bovendien blijft ook in de door amendement nr 7 voorgestelde gegevensbank de mogelijkheid bestaan dat al dan niet opzettelijk, verkeerde gegevens worden ingebracht, omdat het, alleszins in eerste instantie, om een vrijwillige inbreng van gegevens gaat.

Anderzijds lijkt het door spreker eerder aangehaalde probleem van de waardevermindering in zijn ogen onoplosbaar, bijvoorbeeld wat betreft de berekening van de omvang van deze waardevermindering. Bovendien kan een geaccidenteerd voertuig na een vakkundige reparatie in even goede staat zijn als een niet-geaccidenteerd voertuig.

De vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Han-

térieur précise ensuite que son collègue, le ministre des Transports, fait savoir qu'il peut souscrire à l'amendement n° 5 de M. J.-P. Viseur, qui lui paraît être une piste intéressante pour lutter contre la fraude. Le ministre des Transports a dès lors retenu l'idée de l'obligation, pour les organismes d'inspection automobile, d'indiquer, sur le certificat de visite qu'ils délivrent, le kilométrage atteint par le véhicule lors des deux dernières inspections.

L'arrêté royal qui exécutera cette modification de l'arrêté royal du 15 mars 1998 entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1999.

M. J.-P. Viseur se dit satisfait de cette initiative du ministre des Transports.

Il est effectivement essentiel d'enregistrer les deux derniers kilométrages.

Cette mesure permet d'éviter le risque qu'un kilométrage falsifié soit officialisé par la suite. La tentative de falsification devra désormais être entreprise au moins 2 ans à l'avance.

M. Van Dienderen demande si, à l'achat d'une voiture d'occasion, on pourra demander à l'association les données concernant n'importe quel véhicule.

Le président répond qu'il s'agit, en fait, d'un label de qualité. On pourra encore vendre des voitures qui ne figurent pas dans la banque de données, mais dans ce cas, le consommateur saura clairement qu'il prend un certain risque.

Aux Pays-Bas, ces voitures non enregistrées ne représentent plus qu'une petite partie du marché.

M. Van Dienderen constate que la législation néerlandaise n'oblige pas les professionnels à participer au système. Bien qu'il soit question de participation volontaire dans la justification de l'amendement, il lui semble, selon cette même justification, que l'intention est quand même d'imposer une obligation en cette matière.

Il demande des éclaircissements à ce sujet.

Mme Creyf fait observer que le but consiste à donner par la proposition de loi une impulsion, une incitation à entrer dans le système. Quoi qu'il en soit, les voitures de moins de 4 ans seraient également soumises à ce système.

M. Mairesse fait observer qu'un tel système procurera un avantage commercial au secteur même.

M. Van Dienderen constate que le caractère facultatif ne porterait apparemment que sur l'engagement initial ou non du secteur à collaborer. Une fois que le secteur se sera engagé, le système deviendra-t-il obligatoire pour toutes les personnes concernées?

del deelt vervolgens mee dat zijn collega, de minister van Vervoer, laat weten dat hij kan instemmen met het amendement nr. 5 van de h. J.-P. Viseur, dat hem een interessante piste lijkt om bedrog tegen te gaan. De minister van Vervoer heeft bijgevolg de idee overgenomen van de verplichte vermelding door de instellingen voor automobieleninspectie, op het door hen afgegeven keuringsbewijs, van de kilometerstand van het voertuig, bij de laatste twee inspecties.

Het koninklijk besluit dat deze wijziging van het K.B. van 15 maart 1968 zal doorvoeren zal in werking treden op 1 januari 1999.

De h. J.-P. Viseur is tevreden met dit initiatief van de minister van Vervoer.

Het is inderdaad essentieel de laatste twee kilometerstanden te registreren.

Zodoende wordt het risico vermeden dat een vervalste stand later wordt geofficialiseerd. De vervalsingspoging zal nu al minstens 2 jaar voordien moeten zijn ondernomen.

De h. Van Dienderen vraagt of men, bij aankoop van een tweedehandsauto, de gegevens van om het even welke wagen zal kunnen opvragen bij de vereniging.

De voorzitter antwoordt dat het eigenlijk gaat om een kwaliteitslabel. Men zal nog steeds wagens kunnen verkopen die niet in de databank zijn opgenomen, maar de consument zal in dat geval duidelijk weten dat hij een zeker risico neemt.

In Nederland vormen deze niet-geregistreerde wagens nog slechts een klein gedeelte van de markt.

De h. Van Dienderen stelt vast dat de medewerking aan het systeem door beroepsmensen in Nederland niet verplicht is. Hoewel in de verantwoording van het amendement sprake is van vrijwilligheid, lijkt het hem, volgens diezelfde verantwoording, toch de bedoeling te zijn terzake een verplichting op te leggen.

Graag kreeg hij hieromtrent meer duidelijkheid.

Mevr. Creyf merkt op dat het de bedoeling is om via het wetsvoorstel de sector een impuls, een prikkel te geven om in het systeem te stappen. In elk geval zouden ook auto's van minder dan 4 jaar oud onder het systeem vallen.

De h. Mairesse merkt op dat de sector zelf commercieel voordeel heeft bij een dergelijk systeem.

De h. Van Dienderen stelt vast dat de «vrijwilligheid» dus blijkbaar alleen zou slaan op het initieel al dan niet toezeggen van medewerking door de sector. Eens de sector zal hebben toegezegd, wordt het systeem dus verplichtend voor alle betrokkenen?

M. J.-P. Viseur pourrait soutenir la proposition si toutes les parties concernées étaient tenues de participer au fonctionnement de la banque de données. Il tient néanmoins à attirer l'attention sur la situation du petit pompiste ou garagiste, qui ne dispose sans doute pas d'outils informatiques performants et qui pourrait dès lors se voir imposer des obligations pesantes et exagérées.

M. Van Dienderen aurait souhaité que le dispositif de l'amendement garantisse expressément que tous les groupes professionnels du secteur de l'automobile doivent transmettre les données à la banque de données centrale.

*
* *

M. Ansoms retire ensuite son amendement n° 7: il renvoie à son amendement n° 14 (Doc. n° 97/5) visant à insérer un article 4bis. Il présente un amendement (n° 12, Doc. n° 97/5) visant à remplacer l'article 4, § 1^{er}, par une disposition réglant la vente d'un véhicule par un commerçant, d'une part, et l'achat d'un véhicule d'un particulier par un commerçant, d'autre part.

Dans les deux cas, le commerçant professionnel doit, sous sa responsabilité, mentionner le kilométrage sur le document constatant la vente.

L'amendement n° 13 (Doc. n° 97/5) du même auteur vise à remplacer l'article 4, § 2, par un nouveau texte prévoyant qu'un carnet d'entretien doit se trouver à bord de chaque véhicule. Ce carnet doit être remis à l'acheteur du véhicule. Lors de chaque entretien, tout garagiste-réparateur agréé doit mentionner le kilométrage atteint par le véhicule dans ce carnet d'entretien et dater cette mention. Le Roi est habilité à fixer les modalités d'exécution de cette mesure.

M. J.-P. Viseur est réticent en ce qui concerne l'amendement n° 13. Il se demande ce qu'il faut entendre par «carnet d'entretien»: il ne s'agit en effet pas d'un document officiel. Actuellement, ce document n'est que facultatif. S'il doit obligatoirement être tenu à jour, il faudrait en donner une définition précise. Il formule par ailleurs de vives réserves en ce qui concerne la disposition qui réserve aux garagistes agréés le soin de compléter ce carnet d'entretien. Il se demande tout d'abord de quelles personnes il s'agit en l'occurrence: de quel agrément s'agit-il? Par ailleurs, cette disposition exclurait tous les garagistes non agréés, de sorte que l'intervenant craint qu'elle entraîne une bureaucratie excessive.

De h. J.-P. Viseur zou zich kunnen terugvinden in het voorstel, indien alle betrokkenen verplicht zouden moeten meewerken aan de databank. Nochtans waarschuwt hij voor de situatie van de kleine pomp- of garagehouder, die waarschijnlijk niet beschikt over performante informatica en zodoende met zware, al te verregaande verplichtingen zou kunnen worden geconfronteerd.

De h. Van Dienderen had graag, in het beschikkend gedeelte van het amendement, expliciete garanties gekregen dat alle in de autosector actieve beroepsgroepen de gegevens moeten doorgeven aan de centrale databank.

*
* *

Vervolgens trekt *de h. Ansoms* zijn amendement nr. 7 in : hij verwijst naar zijn amendement nr. 14 tot invoeging van een art. 4bis. Hij dient een *amendement nr. 12* (Stuk nr. 97/5) in . Dit vervangt art. 4, § 1, door een tekst die de gevallen regelt van de verkoop van een voertuig door een handelaar enerzijds en van de aankoop van een particulier door een handelaar anderzijds.

In beide gevallen dient, onder verantwoordelijkheid van de professionele handelaar, de kilometersstand te worden vermeld op het document waarbij de verkoop wordt vastgesteld.

Amendement nr. 13 (Stuk nr. 97/5) van dezelfde indiener vervangt art. 4, §2, door een nieuwe tekst, die het houden van een onderhoudsboekje in elk voertuig verplicht maakt ; dit boekje dient doorgegeven bij verkoop van het voertuig. Elke erkende garagehouder-hersteller moet bij elk onderhoud de kilometerstand van het voertuig, gedateerd, vermelden in dit onderhoudsboekje. De Koning wordt gemachtigd de uitvoeringsmodaliteiten van deze regeling te bepalen.

De h. J.-P. Viseur staat terughoudend tegenover amendement nr. 14. Hij vraagt zich af wat hier wordt bedoeld met «onderhoudsboekje» : het gaat immers geenszins om een officieel document. Momenteel is dit een louter facultatief bescheid. Indien dit verplicht dient bijgehouden dan moet hiervan een duidelijke omschrijving worden gegeven. Daarnaast heeft spreker grote reserves bij het voorbehouden van dit onderhoudsboekje aan de erkende garagehouders. Ten eerste vraagt hij zich af over wie het hier gaat : welke erkenning wordt hier bedoeld ? Ten tweede zouden zodoende alle, niet-erkende garagehouders worden uitgesloten. Spreker vreest dat dit tot een verregaande bureaucratie zal leiden.

M. Mairesse fait observer que le § 2, dernier alinéa, proposé habilite le Roi à fixer les modalités et les détails de cette réglementation. Il est évident qu'il s'agit, en l'occurrence, de préciser, notamment, ce qu'il y a lieu d'entendre par carnet d'entretien.

M. Demotte et consorts présentent ensuite un sous-amendement (n° 16, Doc. n° 97/6) visant à remplacer, dans le texte de l'amendement n° 13 de *M. Ansoms et consorts*, les mots «garagiste-réparateur agréé» par le mot «garagiste-réparateur».

*
* *

Les amendements n°s 1, 5 et 7 sont retirés.

L'amendement n° 12 de *M. Ansoms et consorts* est adopté par 9 voix et une abstention.

L'amendement n° 13 de *M. Demotte et consorts* est adopté par 9 voix contre une.

L'amendement n° 16 de *M. Demotte et consorts* est adopté à l'unanimité.

L'article 4, ainsi modifié, est adopté par 9 voix et une abstention.

Art. 4bis (nouveau)

M. Ansoms et consorts présentent deux amendements (n°s 14 et 15 - Doc. n° 97/5) visant à insérer un article 4bis (nouveau), qui tend à habiliter le Roi à agréer une association chargée d'enregistrer le kilométrage figurant au compteur des véhicules et de mettre ces données à la disposition des particuliers.

L'auteur renvoie à son amendement n° 7 à l'article 4 et à la discussion qui a eu lieu à cet article.

*
* *

Les amendements n°s 14 et 15 de *MM. Ansoms et consorts* sont adoptés par 9 voix et une abstention.

Art. 5

M. Ansoms et consorts présentent un amendement (n° 8 - Doc. n° 97/4).

Celui-ci remplace le texte de l'article 5 par une disposition prévoyant que toute infraction à l'article 3 entraîne la résolution de la vente si l'acheteur en fait la demande et pour autant que ce dernier établisse et prouve l'infraction.

De h. Mairesse wijst erop dat het laatste lid van de voorgestelde § 2 de Koning machtigt om de modaliteiten en details van deze regeling vast te leggen. Uiteraard gaat het hier om de omschrijving van wat een onderhoudsboekje precies is en dergelijke.

Vervolgens dient *de h. Demotte c.s.* een sub-amendement nr. 16 (Stuk nr. 97/6) in. Dit beoogt in de tekst van amendement nr. 13 van *de h. Ansoms c.s.* de woorden «erkend garagehouder-hersteller» te vervangen door «garagehouder-hersteller».

*
* *

De amendementen nrs. 1, 5 en 7 werden ingetrokken.

Amendement nr. 12 van *de h. Ansoms c.s.* wordt aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 13 van *de h. Demotte c.s.* wordt aangenomen met 9 tegen 1 stem.

Amendement nr. 16 van *de h. Demotte c.s.* wordt eenparig aangenomen.

Artikel 4, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

Art. 4bis (nieuw)

De h. Ansoms c.s. dient twee amendementen nrs. 14 en 15 (Stuk nr. 97/5) in. Deze beogen de invoeging van een nieuw artikel 4bis, waarin de Koning wordt gemachtigd om een vereniging te erkennen die als opdracht heeft de kilometerstand van voertuigen te registreren en deze gegevens ter beschikking te stellen.

De indiener verwijst naar zijn amendement nr. 7 op art. 4 en de discussie die aldaar werd gevoerd.

*
* *

De amendementen nrs. 14 en 15 van *de h. Ansoms c.s.* worden aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

Art. 5

De h. Ansoms c.s. dient een amendement nr. 8 (Stuk nr. 97/4) in.

Dit vervangt de tekst van art. 5 door een bepaling waarbij elke overtreding van artikel 3 aanleiding geeft tot de ontbinding van de verkoop indien de koper hierom verzoekt en voorzover deze laatste de overtreding vaststelt en bewijst.

*
* *

L'amendement n° 8 de M. Ansoms et consorts et l'article 5, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 5bis

M. Verstraeten et consorts présentent un amendement (n° 10 - Doc. n° 97/4). Celui-ci vise à insérer, dans le chapitre II de l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques, un article 9bis (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 9bis. — § 1^{er}. Les véhicules à moteur et les remorques inscrits au répertoire prévu à l'article 2, sont également inscrits dans un fichier numéroté, dénommé «banque de données techniques des véhicules à moteur et de leurs remorques».

§ 2. La banque de données techniques contient, outre les données figurant dans le répertoire:

1° les données relatives aux contrôles techniques imposés par le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

2° les données relatives aux travaux d'entretien et de réparation effectués par les constructeurs ou fabricants qualifiés de véhicules à moteur ou de remorques et leurs mandataires agréés conformément au règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

3° les données des assureurs relatives à d'éventuels sinistres déclarés dans le cadre de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre.

A chaque introduction de données, il est également fait mention du kilométrage au moment des faits.

§ 3. La banque de données techniques peut être consultée par l'Office de la circulation routière et, aux conditions fixées par le Roi, par des tiers.

§ 4. Le Roi fixe les modalités relatives à la structure, à la collecte des données, à la gestion et à la consultation de la banque de données techniques.»

L'auteur renvoie à la justification de son amendement.

*
* *

Amendement nr 8 van de heer Ansoms c.s. en het aldus gewijzigde art. 5 worden eenparig aangenomen.

Art. 5bis

De h. Verstraeten c.s. dient een amendement nr. 10 (Stuk nr. 97/4) in. Dit beoogt de invoeging in hoofdstuk II van het KB van 31 december 1953 houdende reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens, van een nieuw art. 9bis, luidend als volgt :

«Art. 9bis. — §1. De motorvoertuigen en hun aanhangwagens die ingeschreven zijn in het in artikel 2 bedoelde «repertorium» worden eveneens ingeschreven in een gedigitaliseerd bestand, genaamd «technische databank van de motorvoertuigen en hun aanhangwagens».

§ 2. De technische databank bevat naast de gegevens uit het «repertorium» :

1° de gegevens van de technische controles, die opgelegd worden door het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen ;

2° de gegevens van de onderhouds- en herstellingsbeurten uitgevoerd door de bevoegde constructeurs of bouwers van motorvoertuigen of aanhangwagens en hun mandatarissen erkend overeenkomstig het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen ;

3° de gegevens van de verzekeraars met betrekking tot gebeurlijke schadegevallen, waarvan melding gemaakt in het kader van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst.

Bij iedere input van gegevens wordt tevens melding gemaakt van de kilometerstand op het moment van de feiten.

§ 3. De technische databank kan door de dienst voor het Wegverkeer en, onder de door de Koning bepaalde voorwaarden, door derden geraadpleegd worden.

§ 4. De Koning bepaalt de verdere regels met betrekking tot de opmaak, de inzameling van de gegevens, het beheer en de raadpleging van de technische databank.»

De indiener verwijst naar de toelichting bij zijn amendement.

*
* *

L'amendement n° 2 de M. J.-P. Viseur est retiré.

L'amendement n° 10 de M. Verstraeten et consorts est rejeté par 8 voix et 2 abstentions.

Art. 5ter

L'amendement n° 3 de M. J.-P. Viseur est retiré.

Art. 6

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

*
* *

L'amendement n° 9 de M. Ansoms et consorts est retiré.

L'article 6 est adopté à l'unanimité.

Art. 7 (nouveau)

L'amendement n° 4 de M. J.-P. Viseur est retiré.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi, telle qu'elle a été modifiée, est adopté par 9 voix et une abstention.

Le rapporteur,

R. DEMOTTE

Le président,

J. ANSOMS

*
* *

Amendement nr. 2 van de h. J.-P. Viseur werd ingetrokken.

Amendement nr. 10 van de h. Verstraeten c.s. wordt verworpen met 8 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 5 ter

Amendement nr. 3 van de h. J.-P. Viseur werd ingetrokken.

Art. 6

Bij dit artikel werden geen opmerkingen gemaakt.

*
* *

Amendement nr. 9 van de h. Ansoms c.s. werd ingetrokken.

Artikel 6 wordt eenparig aangenomen.

Art. 7 (nieuw)

Amendement nr. 4 van de h. J.-P. Viseur werd ingetrokken.

*
* *

Het gehele wetsvoorstel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

R. DEMOTTE

De voorzitter,

J. ANSOMS