

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 décembre 2010

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du 15 mars
1968 portant règlement général sur
les conditions techniques auxquelles doivent
répondre les véhicules automobiles et
leurs remorques, leurs éléments ainsi
que les accessoires de sécurité**

(déposée par
Mme Alexandra Colen et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 december 2010

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 inzake
de oprichting van mobiele autokeuringen**

(ingediend door
mevrouw Alexandra Colen c.s.)

RÉSUMÉ

Les centres de contrôle technique actuels ne sont pas mobiles. Le propriétaire d'un véhicule a donc le temps de mettre celui-ci, spécifiquement en conformité avec les exigences techniques en effectuant les réparations et transformations nécessaires en vue du contrôle. Il s'ensuit qu'un grand nombre de véhicules qui circulent sur la voie publique ne devraient en réalité pas s'y trouver.

Les auteurs entendent résoudre ce problème en créant des unités de contrôle technique mobiles.

SAMENVATTING

De huidige keuringscentra zijn niet mobiel. Hierdoor heeft de eigenaar de tijd om gebreken en verbouwingen die niet conform de technische eisen zijn, specifiek voor de keuring in orde te stellen. Daardoor rijden een massa voertuigen op de openbare weg die er eigenlijk niet thuishoren.

De indieners willen dit verhelpen door mobiele keuringseenheden op te richten.

N-VA : Nieuw-Vlaamse Alliantie PS : Parti Socialiste MR : Mouvement Réformateur CD&V : Christen-Democratisch en Vlaams sp.a : socialistische partij anders Ecolo-Groen! : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales — Groen Open Vld : Open Vlaamse liberalen en democraten VB : Vlaams Belang cdH : centre démocrate Humaniste LDD : Lijst Dedecker PP : Parti Populaire	
<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i> DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif QRVA: Questions et Réponses écrites CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte) CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue) CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon) PLEN: Séance plénière COM: Réunion de commission MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i> DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft) CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft) CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) PLEN: Plenum COM: Commissievergadering MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)
<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail: publications@laChambre.be	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail: publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition de loi DOC 52 0814/001.

À l'heure actuelle, la loi soumet les véhicules en circulation à des contrôles périodiques et non périodiques effectués dans des centres de contrôle technique. En raison de la fixité de ces centres, les contrôles ne sont pas *de facto* appropriés et le propriétaire a le temps de mettre son véhicule en conformité avec les exigences techniques en effectuant les réparations et transformations nécessaires en vue du contrôle. C'est le cas même pour les contrôles non périodiques, car la police n'escorte généralement pas le contrevenant éventuel jusqu'à un centre de contrôle, mais lui accorde un certain délai pour se présenter. Par conséquent, un grand nombre de véhicules circulant sur la voie publique devraient en réalité y être interdits, en raison de leur non-conformité à l'arrêté royal de 1968 relatif aux conditions techniques. Des inspections limitées menées par des unités de contrôle mobiles, qui ne sont pas autorisées par la loi à l'heure actuelle, pourraient remédier à cette situation. Étant donné que ces contrôles non périodiques se feraient sur l'ordre d'un agent qualifié, il est évident que le propriétaire du véhicule ne supporterait pas le coût de ce contrôle.

Dans sa forme actuelle, la loi accorde à certaines catégories de véhicules une exemption (partielle) du contrôle périodique et non périodique. On peut se demander quelle est l'opportunité de cette mesure pour les véhicules de la police fédérale et du corps diplomatique. La forme et le poids de certains véhicules de chantier ne permettent pas d'effectuer un contrôle dans un centre de contrôle fixe. Mais les inspections mobiles pourraient également apporter une solution dans ce cas, ce qui permettrait de supprimer les exceptions au contrôle technique.

Même si un conducteur est convaincu d'avoir respecté les limitations de vitesse, il se peut qu'en pratique, ce ne soit pas le cas, en raison d'un écart important du relevé de l'indicateur de vitesse par rapport à la réalité. Selon le centre de diagnostic de VAB-Auto Assistance à Zwijndrecht, qui mesure, dans chaque véhicule entrant, l'écart entre l'indicateur de vitesse et la vitesse effective, l'écart est en moyenne de 5 à 10 pour cent. Il est moins important dans les radars utilisés par la police. Il a encore été annoncé récemment que l'on allait diminuer la marge de sécurité, afin que les radars se déclenchent déjà lorsque le contrevenant dépasse de quelques kilomètres/heure la vitesse maximale autorisée. Il est ainsi

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van wetsvoorstel DOC 52 0814/001.

Vandaag zijn in het verkeer gebrachte voertuigen wettelijk aan periodieke en niet-periodieke keuringen onderworpen in keuringscentra. De niet-mobiele aard van deze keuringscentra maakt dat de keuringen *de facto* niet *ad hoc* zijn, maar dat de eigenaar de tijd heeft om gebreken en verbouwingen die niet conform de technische eisen zijn, specifiek voor de keuring in orde te stellen. Zelfs bij niet-periodieke keuringen is dit het geval, omdat de politie over het algemeen de mogelijke overtreder niet begeleidt naar een keuringscentrum, maar hem te tijd geeft zich aan te melden. Als gevolg rijden een massa voertuigen op de openbare weg die er eigenlijk niet thuishoren, want niet conform het koninklijk besluit van 1968 omtrent de technische eisen. Beperkte inspecties door mobiele keuringseenheden, die op dit moment wettelijk niet mogelijk zijn, kunnen dit euvel verhelpen. Daar deze niet-periodieke keuringen op bevel van een bevoegd persoon gebeuren, is het evident dat de eigenaar van het voertuig, niet opdraait voor de kosten van de keuring.

De wet verleent in zijn huidige vorm sommige categorieën van voertuigen (gedeeltelijke) vrijstelling van de periodieke en niet-periodieke keuringen. Men kan zich de vraag stellen wat de opportuniteit hiervan is voor voertuigen van de federale politie en van het diplomatieke corps. De vorm en het gewicht van sommige werfvoertuigen maakt een keuring in een vast keuringscentra niet mogelijk. Maar ook in deze kunnen mobiele inspecties soelaas brengen, zodat de uitzonderingen op de keuring kunnen geschrapt worden.

Ondanks het feit dat een bestuurder ervan overtuigd is dat hij zich aan de snelheidsvoorschriften heeft gehouden, kan het zijn dat door een grote afwijking van de snelheidsmeter dit in de praktijk niet zo is. Volgens het VTB-VAB diagnosecentrum van Zwijndrecht, dat de afwijking van de snelheidsmeter tegenover de effectieve snelheid meet bij elk binnenkomend voertuig, bedraagt de afwijking gemiddeld tussen de 5 en 10 procent. De afwijking van de apparatuur van de politie om snelheids-overtreders te flitsen, is kleiner. Onlangs nog heeft men aangekondigd de veiligheidsmarge te verkleinen, zodat overtreder reeds met enkele km/uur te veel, worden geflitst. Zodoende is het mogelijk dat een bestuurder die

possible qu'un conducteur qui croit toujours respecter les limitations de vitesse soit enregistré par tous les radars, en raison d'un écart de l'indicateur de vitesse. Afin d'éviter les frustrations inutiles, tous les centres de contrôle devraient être équipés d'un appareil de vérification, comme le centre de diagnostic de VAB-Auto Assistance à Zwijndrecht, et la mesure de l'écart de l'indicateur de vitesse devrait faire partie intégrante des contrôles périodiques. Les constructeurs et les garagistes doivent veiller à ce que les indicateurs de vitesse ne permettent pas un trop grand écart. Il doit être possible de corriger sur le compteur lui-même les écarts qui apparaissent malgré tout.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Dans sa première partie, cet article inscrit, dans 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, la possibilité d'autoriser des inspections mobiles, et la possibilité d'accompagner, sur ordre, tout véhicule jusqu'à une station fixe d'inspection automobile.

Dans sa deuxième partie, cet article inscrit la mesure de l'écart de l'indicateur de vitesse au nombre des dispositifs devant obligatoirement être contrôlés lors des inspections périodiques et non périodiques.

Art. 3

La législation actuelle dispense de toute inspection les remorques des forains, les véhicules et les remorques de chantier, les véhicules de la police fédérale et les véhicules munis d'une plaque essai. Les véhicules du corps diplomatique bénéficient quant à eux d'un régime particulier. La présente proposition de loi met fin à ces exceptions.

denkt zich steeds aan de maximum- of minimumsnelheid te houden, door toedoen van de afwijking van de snelheidsmeter door elk flitstoestel wordt geregistreerd. Om onnodige frustraties te vermijden, zou elk keuringscentrum moeten uitgerust zijn met een ijkingsmeter zoals in het VTB-VAB diagnosecentrum te Zwijndrecht, en zou de meting van de afwijking van de snelheidsmeter een vast onderdeel moeten worden van de periodieke keuringen. Constructeurs en garagisten moeten erop toezien dat de kwaliteit van de snelheidsmeter een te grote afwijking niet toe laat. Het moet mogelijk zijn dat afwijkingen die toch voorkomen, gecorrigeerd worden op de meter zelf.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Het eerste deel van dit artikel voert in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, de mogelijkheid in om mobiele keuringen toe te laten en om voertuigen op bevel te begeleiden naar vaste keuringsinstellingen.

Het tweede deel van het artikel neemt de meting van de afwijking van de snelheidsmeter, op als vast onderdeel van de periodieke en niet-periodieke keuringen.

Art. 3

De huidige wetgeving stelt aanhangwagens van foorkramers, werfvoertuigen en -aanhangwagens, voertuigen van de federale politie en voertuigen met een proefrittenplaat vrij van alle keuring. Voertuigen van het diplomatieke corps krijgen een bijzonder regime. Dit wetsvoorstel maakt een einde aan deze uitzonderingen.

Art. 4

L'article 4 inscrit, dans la disposition de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques relative au tableau de bord, la tolérance d'un écart maximal autorisé en ce qui concerne l'indicateur de vitesse.

Art. 4

Artikel 4 schrijft in de bepaling van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen omtrent het instrumentenbord, een maximale toegelaten afwijking van de snelheidsmeter in.

Alexandra COLEN (VB)
Tanguy VEYS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 23 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, sont apportées les modifications suivantes:

1° le § 1^{er} est complété par un alinéa libellé comme suit:

“À la demande d'une personne qualifiée, les véhicules mis en circulation qui se trouvent sur la voie publique, peuvent être soumis obligatoirement à un contrôle non périodique sur place ou être accompagnés vers un organisme agréé pour y être soumis à un contrôle non périodique. Les frais de ces contrôles sont à charge du Trésor.”;

2° le § 2, A), est complété par un alinéa libellé comme suit:

“Les contrôles comprennent également la mesure de la différence entre la vitesse en kilomètres par heure qu'indique l'indicateur de vitesse et la vitesse effective de 120 kilomètres par heure qui est mesurée par un appareil conçu à cet effet.”.

Art. 3

L'article 23octies du même arrêté est abrogé.

Art. 4

L'article 43, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du même arrêté royal est complété par un alinéa libellé comme suit:

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 23 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, wordt gewijzigd als volgt:

1° paragraaf 1 wordt aangevuld met het volgende lid:

“Op verzoek van een bevoegde persoon kunnen de in het verkeer gebrachte voertuigen die zich op de openbare weg bevinden, verplicht onderworpen worden aan een niet-periodieke keuring ter plaatse of begeleid worden naar een erkende instelling om aan een niet-periodieke keuring te worden onderworpen. De kosten van deze keuringen zijn ten laste van Schatkist.”;

2° paragraaf 2, A), wordt aangevuld met het volgende lid:

“De keuringen omvatten ook de meting van het verschil tussen de snelheid in kilometer per uur die de snelheidsmeter aangeeft en de effectieve snelheid van 120 km per uur die gemeten wordt door een voor dit doel geijkt toestel.”.

Art. 3

Artikel 23octies van hetzelfde koninklijk besluit wordt opgeheven.

Art. 4

Artikel 43, § 1, eerste lid, van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met het volgende lid:

“La différence entre la vitesse en kilomètres par heure qu’indique l’indicateur de vitesse et la vitesse effective de 120 kilomètres par heure qui est mesurée par un appareil conçu à cet effet ne peut excéder 5 kilomètres par heure.”.

13 décembre 2010

“Het verschil tussen de snelheid in kilometer per uur die de snelheidsmeter aangeeft en de effectieve snelheid van 120 km per uur die gemeten wordt door een voor dit doel geijkt toestel, mag niet meer bedragen dan 5 km per uur.”.

13 december 2010

Alexandra COLEN (VB)
Tanguy VEYS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)