

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 september 2018

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van
11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog
met de kilometerstand van voertuigen**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	12
Impactanalyse	16
Advies van de Raad van State	26
Wetsontwerp	29
Coördinatie van de artikelen	34
Advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levensfeer.....	44

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 septembre 2018

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du
11 juin 2004 réprimant la fraude
relative au kilométrage des véhicules**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	12
Analyse d'impact	21
Avis du Conseil d'État	26
Projet de loi	29
Coordination des articles	39
Avis de la Commission de la protection de la vie privée.....	55

De regering heeft dit wetsontwerp op 3 september 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 3 septembre 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 12 september 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 12 septembre 2018.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 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: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het voorliggende ontwerp heeft de ambitie enkele problemen aan te pakken in de wetgeving met betrekking tot de Car-Pass. In de toekomst zullen de gekende kilometerstanden van ingevoerde voertuigen ook moeten worden meegedeeld aan de vzw Car-Pass. Daardoor zal in veel gevallen de kilometerhistoriek van deze voertuigen in de toekomst zichtbaar worden voor de koper. Aanvullend zal een Car-pass certificaat ook een aantal andere nuttige inlichtingen bevatten, die van belang zijn voor de koper. Aansluitend bij dit wetsontwerp zullen ook de regels met betrekking tot de gegevensoverdracht aan Car-Pass worden gemoderniseerd om de accuraatheid ervan te verhogen en zodoende zo veel als mogelijk foute gegevens te vermijden.

RÉSUMÉ

Le présent projet a comme ambition de s'attaquer à quelques problèmes dans la législation concernant le Car-Pass. A l'avenir, les kilométrages connus des véhicules importés devront aussi être communiqués à l'asbl Car-Pass. Ainsi, l'historique kilométrique de ces voitures deviendra visible pour l'acheteur dans beaucoup de cas. En plus, le certificat Car-pass contiendra une série d'autres renseignements utiles, qui sont importants pour l'acheteur. En lien avec ce projet de loi les règles relatives à la transmission des données à Car-Pass seront modernisées, afin d'en assurer leur précision et d'éviter au plus des données erronées.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

De wet die door dit wetsontwerp zal worden gewijzigd, dateert van 2004. Ze kreeg toepassing in de tweede jaarhelft van 2006 en heeft quasi onmiddellijk haar doeltreffendheid bewezen.

De opeenvolgende jaarverslagen van de vzw Car-Pass die door het koninklijk besluit van 4 mei 2006 werd erkend als de vereniging die is belast met de registratie van kilometerstanden, tonen aan dat de wet een efficiënt instrument vormt om de koper van een tweehandswagen te beschermen tegen bedrog met de kilometerstand van het voertuig.

In 2016 en 2017 werden respectievelijk 804 053 en 822 576 car-pass certificaten afgeleverd. In slechts 1 795 gevallen in 2016 en 1 557 in 2017 is er heel waarschijnlijk sprake van kilometerfraude.

In 2016 ontving de vereniging 15,3 miljoen kilometergegevens via de professionelen en via de centra voor autokeuring. In 2017 ging het om 15,6 miljoen gegevens. Eind 2017 bevatte de databank bijna 200 miljoen kilometerstanden.

De wetgeving is efficiënt door haar eenvoud én doordat het systeem gedragen wordt door de beroepsorganisaties die er hun schouders onder hebben gezet.

Er blijven echter nog uitdagingen bestaan. Doordat in het merendeel van de andere lidstaten geen gelijkaardige of aanverwante regelgeving bestaat, blijft kilometerbedrog een welig tierende plaag. Daardoor kan het dat de kilometerteller van heel wat ingevoerde voertuigen nog is teruggedraaid.

De samenwerking die in november 2016 is van start gegaan tussen België en Nederland, levert daar het bewijs van. De cijfers tonen hier ook aan dat via uitwisseling van kilometerstanden, het bedrog kan worden tegengegaan, maar toch bleek in bijna 14 % van de gevallen de kilometerstand van een ingevoerd voertuig lager te liggen dan deze gekend in Nederland. Het percentage fraudegevallen neemt wel geleidelijk af.

We blijven dus nog steeds geconfronteerd met problemen.

Het voorliggende ontwerp heeft de ambitie deze problemen aan te pakken. In de toekomst zullen de

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

La loi qui sera modifiée par le présent projet de loi, date de 2004. Elle a été mise en application au courant du deuxième semestre de l'année 2006 et a presque immédiatement fait preuve de son effectivité.

Les rapports annuels successifs de l'asbl Car-Pass, agréée par l'arrêté royal du 4 mai 2006 en tant qu'association chargée de l'enregistrement des kilométrages, démontrent que la loi forme un instrument efficace de protection de l'acheteur d'un véhicule d'occasion contre la fraude au compteur kilométrique du véhicule.

En 2016 et 2017, 804 053 et 822 576 certificats car-pass ont été délivrés. Ce n'est que dans 1 795 cas en 2016 et 1 557 cas en 2017 qu'une fraude kilométrique a très probablement eu lieu.

En 2016, l'association a reçu 15,3 millions de données kilométriques de la part des professionnels et des centres de contrôle technique. En 2017, il s'agissait de 15,6 millions de données. Fin 2017, la banque de données contenait presque 200 millions de kilométrages.

La législation est efficace par sa simplicité et suite au fait que le système est soutenu par les organisations professionnelles qui s'y sont attelées.

Pourtant, des défis existent encore. Comme la plupart des autres États membres ne disposent pas d'une réglementation similaire ou analogue, la fraude kilométrique persiste largement. Ainsi, le compteur kilométrique d'un grand nombre de véhicules importés peut encore avoir été tourné en sens inverse.

La coopération entre la Belgique et les Pays-Bas, qui a démarré en novembre 2016, en fournit la preuve. Ici, les chiffres démontrent également que la fraude peut être combattue par un échange de kilométrages. Pourtant, en presque 14 % des cas, le kilométrage d'un véhicule importé était inférieur à celui connu aux Pays-Bas. Progressivement, ce pourcentage diminue.

Nous continuons donc à être confrontés à des problèmes.

Le présent projet a comme ambition de s'attaquer à ces problèmes. À l'avenir, les kilométrages connus des

gekende kilometerstanden van ingevoerde voertuigen ook moeten worden meegedeeld aan de vzw Car-Pass. Daardoor zal in veel gevallen de kilometerhistoriek van deze voertuigen in de toekomst zichtbaar worden voor de koper.

Aanvullend zal een car-pass certificaat ook een aantal andere nuttige inlichtingen bevatten, die van belang zijn voor de koper. Het gaat onder meer over informatie wanneer een voertuig onder een terugroepactie viel, maar de titularis geen gevolg heeft gegeven aan deze actie. Wanneer zo'n voertuig tweedehands wordt verkocht, zal deze tekortkoming voortaan vermeld worden op de car-pass. Hiermee wordt een concreet gevolg gegeven aan één van de aanbevelingen van de dieselgate-commissie (DOC 54 1720/001).

Aansluitend bij dit wetsontwerp zullen ook de regels met betrekking tot de gegevensoverdracht aan Car-Pass worden gemoderniseerd om de accuraatheid ervan te verhogen en zodoende zo veel als mogelijk foute gegevens te vermijden. De geloofwaardigheid van het systeem valt en staat immers met de juistheid van de gegevens.

Dit wetsontwerp is opnieuw tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de betrokken beroepsorganisaties die lid zijn van de vzw Car-Pass.

Het ontwerp werd voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Om aan haar advies tegemoet te komen werden aanpassingen doorgevoerd in het artikel 6 van het ontwerp.

De Raad van State heeft zijn advies op 30 juli 2018 uitgebracht en enkele formele opmerkingen geformuleerd. De tekst van het wetsontwerp werd hieraan aangepast

véhicules importés devront aussi être communiqués à l'asbl Car-Pass. Ainsi, l'historique kilométrique de ces voitures deviendra visible pour l'acheteur dans beaucoup de cas.

En plus, le certificat car-pass contiendra une série d'autres renseignements utiles, qui sont importants pour l'acheteur. Il s'agit, entre autres, de la mention qu'un véhicule a fait l'objet d'une action de rappel, mais que le titulaire n'a pas donné suite à cette action. Quand un tel véhicule est vendu en occasion, ce manquement sera dorénavant mentionné sur le car-pass. De cette façon, une suite concrète est réservée à une des recommandations de la commission dieselgate (DOC 54 1720/001).

En lien avec ce projet de loi, les règles relatives à la transmission des données à Car-Pass seront modernisées, afin d'en assurer leur précision et d'éviter au plus des données erronées. La crédibilité du système dépend en effet de l'exactitude des données.

Une fois de plus, le présent projet de loi s'est réalisé en étroite collaboration avec les organisations professionnelles qui sont membres de l'asbl Car-Pass.

Le projet a été soumis pour avis à la Commission de la protection de la vie privée. Afin de rencontrer son avis, des modifications ont été apportées à l'article 6 du projet.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 30 juillet 2018 et a formulé quelques remarques formelles. Le texte du projet de loi y a été adapté.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

De gegevens over een tweedehandsvoertuig die een koper voortaan zal kunnen terugvinden op het car-pass certificaat, worden sterk uitgebreid. Door een wijziging van de titel van de wet wordt deze doelstelling verduidelijkt.

Artikel 3

De definities die in de huidige wet staan, worden aangevuld in het licht van de hiervoor genoemde doelstelling.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Les données relatives à un véhicule d'occasion que l'acheteur pourra désormais retrouver sur le certificat car-pass, sont largement étendues. Cet objectif est précisé par la modification de l'intitulé de la loi.

Article 3

Les définitions qui se trouvent dans la loi actuelle, sont complétées au vu de l'objectif précité.

Er komen vijf definities bij:

- terugroepactie;
- conformiteit;
- euronorm;
- geconnecteerd voertuig;
- Kruispuntbank van voertuigen.

De definitie van terugroepactie sluit aan bij deze die was opgenomen in de gemeenschappelijke aanbevelingen die met de autosector werden uitgewerkt met het oog op meer transparantie op het vlak van software updates en terugroepacties. Deze gemeenschappelijke aanbevelingen richten zich op de titularissen van een voertuig, die in relatie staan met hun garage nadat ze het voertuig hebben gekocht. Anders gezegd, de titularis die reeds klant is geworden van een merk. Dit wetsontwerp richt zich op de persoon die een voertuig op de tweedehandsmarkt willen kopen.

Terugroepacties kunnen om velerlei redenen gebeuren. Ze kunnen noodzakelijk zijn om te verzekeren dat het voertuig voldoet aan alle eisen op het vlak van milieu, volksgezondheid of verkeersveiligheid. De conformiteit kan er evengoed de reden van zijn.

Conformiteit is in het kader van dit wetsontwerp een ruim begrip. Het dekt niet alleen het voldoen aan de wettelijke voorwaarden op het vlak van technische eisen, maar evengoed de conformiteit in de zin van de wettelijke garantie voor consumptiegoederen.

Voertuigen worden steeds “slimmer” en data worden nu ook elektronisch en op afstand uitgewisseld. Om de regelgeving op dit vlak “toekomstbestendig” te maken, is het aangewezen te voorzien in enkele regels voor de geconnecteerde voertuigen en in een definitie voor dit begrip.

Artikel 4

De huidige wet voorziet dat voor de aankoop van een occasievoertuig de koper in het bezit moet worden gesteld van de kilometergegevens via de car-pass. Dit is een verplichting die op de verkoper rust, ongeacht of hij een consument, een onderneming of een vakman in de zin van deze wet is. Enkel wanneer de koper van het tweedehandstvoertuig een vakman is, geldt een uitzondering op die verplichting.

Cinq définitions sont ajoutées:

- action de rappel;
- conformité;
- euronorme;
- véhicule connecté;
- Banque-Carrefour des véhicules.

La définition d'action de rappel se rallie à celle inscrite dans les recommandations communes qui ont été élaborées avec le secteur automobile en vue d'une plus grande transparence sur les mises à jour des logiciels et sur les actions de rappel. Ces recommandations communes s'adressent aux titulaires d'un véhicule, qui sont en relation avec leur garage après l'achat du véhicule. Autrement dit, le titulaire qui est déjà devenu client d'une marque. Ce projet de loi s'adresse à la personne souhaitant acheter une voiture sur le marché d'occasion.

Les actions de rappel peuvent se faire pour différentes raisons. Elles peuvent être nécessaires pour assurer que le véhicule satisfasse aux exigences au niveau de l'environnement, de la santé publique ou de la sécurité routière. La conformité peut aussi bien en être la raison.

La conformité dans le cadre du présent projet de loi est une notion large. Elle ne couvre pas seulement le fait de satisfaire aux conditions légales relatives aux exigences techniques, mais aussi bien la conformité au sens de la garantie légale pour les biens de consommation.

Les véhicules deviennent de plus en plus “intelligents” et des données sont échangées par voie électronique et à distance. Afin d'assurer que la réglementation résiste “à l'épreuve du temps” sur ce plan, il est indiqué de prévoir certaines règles pour les véhicules connectés et une définition pour cette notion.

Article 4

La loi actuelle prévoit qu'avant l'achat d'un véhicule d'occasion, l'acheteur doit être mis en possession des kilométrages par le biais d'un car-pass. Il s'agit d'une obligation qui pèse sur le vendeur, qu'il soit un consommateur, une entreprise ou un professionnel au sens de cette loi. Une seule exception à cette obligation existe, lorsque le vendeur du véhicule d'occasion est un professionnel.

Het nieuwe artikel 3/1 dat wordt ingevoegd, legt een actieve informatieverplichting op aan de vakman bij de tekoopaanbieding van tweedehandse voertuigen. De term “vakman” doelt op de onderneming zoals die wordt gedefinieerd in artikel 2 van de wet van 11 juni 2004. Op die manier krijgt de consument een geheel van relevante informatie, die zijn aankoopbeslissing kunnen beïnvloeden. Een tweedehands voertuig is een voertuig dat reeds ingeschreven is geweest, ongeacht het land waar deze inschrijving is gebeurd. De informatieverplichting geldt dus evengoed voor ingevoerde occasievoertuigen.

De informatieverplichting bij de tekoopaanbieding geldt niet voor consumenten of voor ondernemingen die geen vakman zijn in de zin van de wet.

Opdat de professioneel in de mogelijkheid zou zijn te voldoen aan deze informatieverplichting, wordt hem het recht verzekerd om de gegevens die bij de erkende vereniging beschikbaar zijn te raadplegen. De vereniging kan de raadplegingsmodaliteiten nader bepalen.

Het artikel legt ook vast dat de vakman slechts tot deze informatieverplichting bij de tekoopaanbieding is gehouden, voor zover de gegevens bij de vzw Car-Pass beschikbaar zijn.

Artikel 5

Bij de verkoop van een tweedehandswagen moet de verkoper aan de koper, behalve wanneer deze laatste zelf een vakman is in de zin van de wet, een car-pass certificaat bezorgen. Artikel 5 van het wetsontwerp vult de gegevens die op het certificaat moeten voorkomen aan met:

- de euronorm waaraan het voertuig voldoet;
- zijn CO₂-uitstoot met vermelding van de gebruikte testprocedure;
- een vermelding wanneer het een voertuig omwille van een (zwaar) ongeval eerst een keuring moet ondergaan, vooraleer het opnieuw in het verkeer mag worden gebracht;
- de vermelding van terugroepacties, wanneer daaraan geen gevolg is gegeven.

Al deze inlichtingen slaan op zaken die de waarde of de gebruiksmogelijkheden van het voertuig kunnen beïnvloeden. Voor de koper zijn ze dus zeker van nut en kunnen ze hem helpen om onaangename verrassingen na zijn aankoop te vermijden.

Le nouvel article 3/1 qui est inséré, impose au professionnel un devoir d'information actif lors de l'offre en vente de véhicules d'occasion. Le terme “professionnel” vise l'entreprise telle que définie à l'article 2 de la loi du 11 juin 2004. De cette façon, le consommateur reçoit un ensemble d'informations pertinentes qui peuvent influencer sa décision d'achat. Un véhicule d'occasion est un véhicule qui a déjà été immatriculé, quel que soit le pays où cette immatriculation a été faite. L'obligation d'information vaut donc aussi bien pour des véhicules d'occasion importés.

Le devoir d'information lors de la mise en vente ne vaut pas pour les consommateurs ou pour les entreprises qui ne sont pas un professionnel au sens de la loi.

Pour que le professionnel soit en mesure de satisfaire à cette obligation d'information, le droit lui est garanti de consulter les données disponibles auprès de l'association agréée. L'association peut en fixer les modalités de consultation.

L'article précise également que le professionnel n'est tenu à cette obligation d'information que dans la mesure où ces données sont disponibles auprès de l'asbl Car-Pass.

Article 5

Lors de la vente d'un véhicule d'occasion, le vendeur doit fournir un certificat car-pass à l'acheteur, sauf si ce dernier est lui-même un professionnel au sens de la loi. L'article 5 complète les données devant figurer sur le certificat:

- l'euronorme à laquelle le véhicule satisfait;
- son émission CO₂ avec la mention de la procédure de test utilisée;
- une mention lorsque le véhicule doit, en raison d'un accident (grave) d'abord subir un contrôle technique avant de pouvoir être remis en circulation;
- l'indication des actions de rappel, lorsqu'il n'y a pas été donné suite.

Tous ces renseignements se rapportent à des éléments pouvant influencer la valeur ou les possibilités d'utilisation du véhicule. Ils sont donc certainement utiles pour l'acheteur et peuvent l'aider à éviter de mauvaises surprises après son achat.

Deze wet, die aan de verkoper een reeks verplichtingen oplegt, is een belangrijk instrument van consumentenbescherming. Naar analogie met wat in het Wetboek van economisch recht is voorzien, wordt ook in deze aangelegenheid aan hem de bewijslast opgelegd met betrekking tot de naleving van de wettelijke verplichtingen.

Deze aanvullende regel – het nieuwe laatste lid van artikel 4, § 3, van de wet – heeft ook als doel te vermijden dat een bepaalde rechtspraak die niet spoort met de initiële bedoeling van de wetgever, zich verder ontwikkelt. In een arrest van 30 mei 2011 besloot het Hof van Beroep van Antwerpen dat het niet aannemelijk was dat de car-pass niet was afgeleverd aan de koper, ook al leverde de verkoper niet het bewijs daarvan, daar dit document bij de technische keuring tweedehands-voertuig automatisch aan de verkoper wordt afgeleverd. Integendeel, wanneer het car-pass certificaat anomalieën in de kilometerhistoriek bevat, kan dit juist een reden zijn om het document achter te houden.

Artikel 6

In het verlengde van artikel 5 van het wetsontwerp, bepaalt dit artikel welke gegevens de erkende vereniging, de vzw Car-Pass, moet verstrekken wanneer een iemand die zijn voertuig tweedehands wil verkopen, daartoe een aanvraag richt.

Verder wordt duidelijker gepreciseerd dat de gegevens uitsluitend mogen worden gevraagd met het oog op de naleving van de verplichtingen die op een verkoper rusten bij de verkoop van een tweedehands voertuig.

Vervolgens wordt een aanpassing aan de wet doorgevoerd om rekening te houden met de oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen.

Nieuw is dat in toekomst ook de fabrikanten van voertuigen, of hun gemachtigden (de invoerders), een aantal gegevens zullen moeten verstrekken aan de erkende vereniging.

Zij zijn immers de bron die beschikt of kan beschikken over deze inlichtingen, zodat hun inbreng essentieel is om tot een verruiming te komen van de gegevens op het car-pass certificaat.

Zo zal er informatie zijn over een voertuig wanneer er niet was ingegaan op een terugroepactie. Hiermee wordt aangesloten bij één van de aanbevelingen van de dieselgate-commissie, die vraagt dat de kwaliteit van de informatie voor de consument zou worden verbeterd.

Cette loi, qui impose une série d'obligations au vendeur, constitue un instrument important de protection du consommateur. Par analogie avec ce qui est prévu par le Code de droit économique, la charge de la preuve du respect des obligations légales lui incombe également dans cette matière.

Cette mesure additionnelle – le nouveau dernier alinéa de l'article 4, § 3, de la loi – a pour objectif d'éviter qu'une certaine jurisprudence qui ne concorde pas avec l'intention initiale du législateur, continue à se développer. Dans un arrêt du 30 mai 2011, la Cour d'appel d'Anvers concluait qu'il n'était pas plausible qu'un car-pass n'aurait pas été fourni à l'acheteur, bien que le vendeur n'en apportât pas la preuve, étant donné que ce document est fourni automatiquement au vendeur lors du contrôle technique d'un véhicule d'occasion. Au contraire, le fait que le certificat car-pass contient des anomalies dans l'historique kilométrique, peut précisément constituer une raison pour retenir le document.

Article 6

Dans le prolongement de l'article 5 du projet de loi, cet article détermine quelles données doivent être fournies par l'association agréée, l'asbl Car-Pass, lorsqu'une personne voulant vendre son véhicule d'occasion lui adresse une demande à cet effet.

En outre, il est précisé plus clairement que ces données ne peuvent être demandées que pour respecter les obligations pesant sur le vendeur lors de la vente d'un véhicule d'occasion.

Ensuite, il est procédé à une modification de la loi afin de tenir compte de la création de la Banque-Carrefour des véhicules.

Le fait que les constructeurs automobiles, ou leurs préposés (les importateurs), devront, eux aussi, transmettre à l'avenir une série de données à l'association agréée, est nouveau.

En effet, ils sont la source qui dispose ou peut disposer de ces informations, et, dès lors, leur apport est essentiel pour réaliser une extension des renseignements sur le certificat car-pass.

Ainsi, il y aura de l'information sur un véhicule, lorsqu'il n'a pas été donné suite à une action de rappel. De la sorte, on se rattache à une des recommandations de la commission dieselgate, qui demande que la qualité de l'information au consommateur soit améliorée.

Het zal in de toekomst ook mogelijk worden ze te verplichten kilometergegevens over te maken van geconnecteerde voertuigen. De fabrikanten en hun gemachtigden, en niet de vaklui, zijn immers de bestemming van voertuigdata die elektronisch worden verstuurd.

Een grote nieuwigheid ligt in het feit dat zij ook kilometerstanden zullen moeten overmaken voor occasionvoertuigen die uit het buitenland worden ingevoerd. Merken krijgen deze gegevens door via hun dealernet, ongeacht in welk land het voertuig voor onderhoud of herstelling naar de garage is gebracht. Uiteraard is dit enkel zo, voor zover deze garage behoort tot het officiële dealernet van het merk.

Dankzij deze maatregel zal een mogelijke deur tot kilometerbedrog verder worden gesloten en wordt de consument die in ons land een voertuig in occasie wil kopen, nog beter beschermd dan voorheen.

Wanneer een voertuig betrokken is geweest bij een ongeval en een auto-expert tussenkomt, moet hij bepalen hoe ernstig de schade is. Indien nodig besluit hij dat het voertuig pas na een specifieke keuring na ongeval terug in het verkeer zal mogen worden gebracht. In de toekomst zal hij de vzw Car-Pass daarvan op de hoogte moeten brengen. Een voertuig kan verkocht worden zonder technische keuring. Wanneer er eerst een keuring na ongeval moet zijn en de koper daarvan niet op de hoogte is, kan dit belangrijke financiële consequenties voor hem hebben. Het is dus nuttig voor hem dit te weten.

Omgekeerd is dit gegeven niet meer relevant, wanneer de keuring na ongeval wel is uitgevoerd. Daarom zullen de instellingen voor autokeuring aan de vzw Car-Pass moeten doorgeven dat het voertuig is gekeurd na ongeval.

Tot slot wordt de wettekst aangepast als gevolg van de oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit, die als gevolg van de wet van 3 december 2017 in de plaats komt van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Als gevolg van het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer werd toegevoegd dat de rechten die een persoon heeft krachtens de Algemene Verordening Gegevensbescherming onverlet worden gelaten. Deze rechten kunnen gratis worden uitgeoefend, zoals door de verordening is voorzien. Het is niet nodig deze kosteloosheid te herhalen in het bepalend gedeelte van het wetsontwerp.

À l'avenir, il deviendra également possible d'imposer la transmission des données kilométriques des véhicules connectés. En effet, les constructeurs et leurs préposés, et non les professionnels, sont les destinataires des données d'une voiture qui sont transmises électroniquement.

Une grande nouveauté se trouve dans le fait qu'ils devront également transmettre les kilométrages des véhicules d'occasion importés de l'étranger. Les marques reçoivent ces données à travers leur réseau de distribution, indépendamment du pays dans lequel le véhicule a été présenté à un garage pour un entretien ou une réparation. Ceci n'est évidemment le cas que lorsque ce garage fait partie du réseau officiel de la marque.

Grâce à cette mesure, une ouverture éventuelle à la fraude se ferme et le consommateur voulant acheter un véhicule d'occasion dans notre pays, sera encore mieux protégé qu'auparavant.

Lorsqu'un véhicule a été accidenté et un expert en automobile intervient, il doit déterminer la gravité des dommages. S'il en est besoin, il conclut que le véhicule ne pourra être remis en circulation qu'au moment où un contrôle spécifique après accident a été effectué. À l'avenir il devra en informer l'asbl Car-Pass. Un véhicule peut se vendre sans contrôle technique. Lorsqu'un contrôle technique après accident s'impose et l'acheteur n'en est pas informé, cela peut avoir de sérieuses conséquences financières pour lui. Il est donc utile qu'il en soit au courant.

Inversement, cette donnée n'est plus pertinente, lorsque le contrôle après accident a bien été effectué. Dès lors, les organismes de contrôle technique devront communiquer à l'asbl Car-Pass que le véhicule a passé un contrôle technique après accident.

Enfin, le texte de loi est adapté suite à la création de l'Autorité de protection des données, qui remplacera la Commission de la protection de la vie privée suite à la loi du 3 décembre 2017.

À la suite de l'avis de la Commission de la protection de la vie privée il a été ajouté que les droits d'une personne en vertu du Règlement général sur la protection des données ne sont pas affectés. Ces droits peuvent être exercés gratuitement, sauf dans des cas manifestement infondés ou excessives, tel que le règlement le prévoit. Il n'est donc pas nécessaire de répéter cette gratuité dans le dispositif du projet de loi.

Er wordt ook uitdrukkelijk bepaald dat de vereniging die de gegevens beheert, de uitoefening van de bedoelde rechten moet faciliteren door een elektronische aanvraag hiertoe mogelijk te maken.

Het is evident het recht op inzage, verbetering of kopie de doelstellingen van de wet, nl. het bestrijden van kilometerbedrog, niet op de helling mag zetten. Daarom wordt voorzien dat bij koninklijk besluit regels zullen worden bepaald om voldoende te verzekeren dat de persoon die inzage, verbetering of kopie vraagt, wel degelijk de eigenaar van het voertuig is.

Artikel 7

De wijziging die dit artikel van het wetsontwerp aanbrengt aan de bestaande bepaling, is erop gericht te verduidelijken dat de rechter geen beoordelingsbevoegdheid heeft, maar louter moet vaststellen of formeel is voldaan aan de wettelijke verplichtingen door de verkoper. Kan deze niet het bewijs leveren hiervan, dan moet de rechter, op verzoek van de koper, besluiten tot ontbinding van de verkoop.

De bedoeling van deze aanpassing is een antwoord te geven op de rechtspraak zoals is uitgelegd in de commentaar bij artikel 5 van dit wetsontwerp.

Een heel strikte, burgerlijke sanctie voor de verkoper die de wet niet naleeft, is sterk ontradend.

Artikel 8

Door artikel 8 van het wetsontwerp wordt bijkomend voorzien in mogelijke strafsancties voor de vakman die tekortschiet in zijn informatieverplichtingen bij de tekoopaanbieding van een tweedehandsvoertuig.

Artikel 9

Het is nodig aan de diverse betrokken partijen, naast de vzw Car-Pass, de vaklui, de fabrikanten en invoerders van voertuigen, de ondernemingen voor technische keuring en de diensten van de FOD Mobiliteit, de vereiste tijd te geven om alle voorzieningen te treffen en de onderlinge samenwerking te organiseren, met het oog op de toepassing van de wet.

Daarom wordt voorzien in de inwerkingtreding van de wet op 1 januari 2019, met uitzondering van de bepalingen in verband met de terugroepacties en met de kilometerstanden van occasievoertuigen die

En plus, il est explicitement dit que l'association qui gère les données, doit faciliter l'exercice des droits visés en rendant la demande électronique possible.

Il est évident que le droit d'accès, de correction ou de copie ne peut pas mettre en péril les objectifs de la loi, c'est-à-dire la lutte contre la fraude kilométrique. Ainsi, il est prévu que des règles seront fixées par arrêté royal afin d'assurer suffisamment que la personne demandant un accès, une correction ou une copie est bien le propriétaire du véhicule.

Article 7

La modification que cet article du projet de loi apporte à la disposition existante, vise à préciser que le juge ne dispose pas d'un pouvoir d'appréciation, mais devra seulement constater s'il a été satisfait formellement aux exigences légales par le vendeur. Si celui-ci ne peut pas apporter cette preuve, le juge devra, à la demande de l'acheteur, conclure à la résolution de la vente.

L'objectif de cette modification est de donner une réponse à la jurisprudence comme cela a été expliqué dans les commentaires de l'article 5 du présent projet de loi.

Une sanction civile très stricte pour le vendeur qui ne respecte pas la loi, est extrêmement dissuasive.

Article 8

Par l'article 8, il est additionnellement prévu dans d'éventuelles sanctions pénales pour le professionnel restant en défaut par rapport à ses devoirs d'information lors de l'offre en vente d'un véhicule d'occasion.

Article 9

Il faut laisser le temps nécessaire aux parties concernées, en plus de l'asbl Car-Pass, les professionnels, les constructeurs et les importateurs de véhicules, les entreprises de contrôle technique et les services du SPF Mobilité, pour prendre les toutes dispositions et pour organiser la collaboration mutuelle en vue de l'application de la loi.

À cette fin, l'entrée en vigueur de la loi est prévue au 1^{er} janvier 2019, à l'exception des dispositions relatives aux actions de rappel et aux kilométrages des véhicules d'occasion importés de l'étranger. Pour ces deux

uit het buitenland komen. De autofabrikanten en -invoerders vragen voor deze twee punten een langere implementatieperiode omwille van de te ontwikkelen informaticatools. Hiervoor wordt voorzien dat de datum van inwerkingtreding van deze specifieke bepalingen bij koninklijk besluit zal worden vastgelegd, ten laatste één jaar na bekendmaking van de wet.

De minister van Economie en Consumenten,

Kris PEETERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

points, les constructeurs et importateurs d'automobiles demandent une période d'implémentation plus longue en raison des outils informatiques à développer. Sur ce plan, il est prévu que la date d'entrée en vigueur de ces dispositions spécifiques sera fixée par un arrêté royal, et ceci au plus tard un an après la publication de la loi.

Le ministre de l'Économie et des Consommateurs,

Kris PEETERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Het opschrift van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen wordt vervangen als volgt:

“wet betreffende de informatieverstrekking bij de verkoop van tweedehandsvoertuigen”.

Art. 3

Artikel 2 van dezelfde wet wordt aangevuld met de bepalingen onder 4° tot 7°, luidende:

“4° terugroepactie: elke maatregel die de autofabrikant of -invoerder van nieuwe voertuigen die gevestigd is op de Belgische markt, neemt om titularissen van een voertuig uit te nodigen hun voertuig naar een garage van het dealernetwerk van het merk te brengen om aanpassingen aan de hardware of de software te laten uitvoeren met het oog op het vrijwaren van de veiligheid, de volksgezondheid, het milieu of de conformiteit van het voertuig;

5° conformiteit: de overeenstemming met de regelgevingen die zijn opgesomd in bijlage 26 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 en met de beschrijving en de kenmerken die zijn opgenomen in de precontractuele en contractuele informatie;

6° euronorm: de maximumdrempel voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van motorvoertuigen, bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen;

7° geconnecteerd voertuig: een voertuig waarvan gegevens op afstand worden doorgestuurd via elektronische weg naar een databank van de fabrikant van het voertuig of zijn gemachtigde.”.

Art. 4

In dezelfde wet wordt een artikel 3/1 ingevoegd, luidende:

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'intitulé de la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules est remplacé par ce qui suit:

“loi relative à l'information à fournir lors de la vente de véhicules d'occasion”.

Art. 3

L'article 2 de la même loi est complété par les 4° à 7°, rédigés comme suit:

“4° action de rappel: toute mesure prise par un constructeur ou importateur de véhicules nouveaux qui est établi sur le marché belge pour inviter les titulaires d'un véhicule à conduire leur véhicule à un garage du réseau de distribution de la marque afin de faire effectuer des adaptations au hardware ou au software en vue de sauvegarder la sécurité, la santé publique, l'environnement ou la conformité du véhicule;

5° conformité: la concordance avec les réglementations énumérées à l'annexe 26 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 et avec la description et les caractéristiques reprises dans les informations précontractuelles et contractuelles;

6° euronorme: le seuil maximal de la concentration de certaines substances polluantes dans les émissions de véhicules automoteurs défini par les directives et règlements européens successifs;

7° véhicule connecté: un véhicule dont des données sont transmises à distance par voie électronique à une banque de données tenue par le constructeur du véhicule ou par son préposé.”.

Art. 4

Dans la même loi il est inséré un article 3/1 rédigé comme suit:

“Art. 3/1. Bij een tekoopaanbieding van een reeds ingeschreven voertuig duidt de vakman de kilometerhistoriek van het voertuig en de andere in artikel 4, § 3, bedoelde gegevens aan zoals die op dat ogenblik beschikbaar zijn bij de vereniging bedoeld in artikel 6.

Daartoe kan hij de bedoelde gegevens raadplegen bij de vereniging, volgens de modaliteiten die zij bepaalt.”.

Art. 5

In artikel 4, § 3, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de eerste zin worden de woorden “in België” opgeheven;

2° de eerste zin wordt aangevuld met de woorden “, alsook de euronorm, de officiële CO₂-uitstoot met vermelding van de gebruikte testprocedure, de eventuele verplichting om het voertuig een keuring na ongeval te laten ondergaan vooraleer het terug in het verkeer kan worden gebracht, en de eventuele terugroepacties waaraan voor het betrokken voertuig geen gevolg werd gegeven”;

3° de paragraaf wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De verkoper draagt de bewijslast dat hij ten laatste bij het sluiten van de koopovereenkomst het document bedoeld in het vorige lid heeft afgeleverd aan de koper.”.

Art. 6

In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. Voor zover zij daarover kan beschikken in toepassing van paragraaf 3, deelt de vereniging de volgende gegevens van een reeds ingeschreven voertuig mee aan derden op hun vraag:

- de geregistreerde kilometerstanden;
- de euronorm waaraan het voertuig voldoet;
- de officiële CO₂-uitstoot en de gebruikte testprocedure;
- de eventuele verplichting om het voertuig te laten keuren na ongeval vooraleer het terug in het verkeer mag worden gebracht;
- de eventuele terugroepacties waaraan voor het voertuig geen gevolg werd gegeven.

De vraag van de derde vermeldt het chassisnummer van het betrokken voertuig en mag enkel tot doel hebben te voldoen aan de verplichtingen bedoeld in artikel 4, § 3, wanneer hij het voertuig wil verkopen.”;

“Art. 3/1. Lors de l’offre en vente d’un véhicule déjà immatriculé, le professionnel indique l’historique kilométrique du véhicule ainsi que les autres données visées à l’article 4, § 3, tels qu’ils sont disponibles à ce moment auprès de l’association visée à l’article 6.

À cette fin, il peut consulter les données visées auprès de l’association, suivant les modalités qu’elle détermine.”.

Art. 5

À l’article 4, § 3, de la même loi les modifications suivantes sont apportées:

1° dans la première phrase les mots “en Belgique” sont abrogés;

2° la première phrase est complétée par les mots “, l’euro-norme, l’émission CO₂ officielle en mentionnant la procédure d’essai utilisée, l’éventuelle obligation de soumettre le véhicule à un contrôle après accident avant qu’il puisse être remis en circulation, et les éventuelles actions de rappel auxquelles il n’a pas été donné suite pour le véhicule concerné”;

3° le paragraphe est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Le vendeur a la charge de la preuve qu’il a, au plus tard à la conclusion du contrat, fourni à l’acheteur le document visé à l’alinéa précédent.”.

Art. 6

À l’article 6 de la même loi les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

§ 2. Pour autant qu’elle puisse en disposer en application du paragraphe 3, l’association communique à des tiers, à leur demande, les données suivantes d’un véhicule déjà immatriculé:

- les kilométrages enregistrés;
- l’euronorme à laquelle le véhicule répond;
- l’émission CO₂ officielle et la procédure d’essai utilisée;
- l’éventuelle obligation de soumettre le véhicule à un contrôle après accident avant qu’il puisse être remis en circulation;
- les éventuelles actions de rappel auxquelles il n’a pas été donné suite pour le véhicule concerné.

La demande du tiers mentionne le numéro de châssis du véhicule concerné et ne peut avoir comme objectif que de satisfaire aux obligations visées à l’article 4, § 3, lorsqu’il veut vendre le véhicule.”.

2° een paragraaf 2/1 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 2/1. De mededeling bedoeld in paragraaf 2 geldt onverminderd de mogelijkheid van mededeling van gegevens aan de betrokkene op grond van de rechten die hem worden toegekend door Verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG. De Koning bepaalt na advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit de relevante bewijzen en hoe recent deze moeten zijn, die de betrokkene moet kunnen voorleggen om aan te tonen dat de wagen hem toebehoort, teneinde deze rechten uit te kunnen oefenen.

Om de uitoefening van de rechten van de betrokkene op grond van de in vorig lid bedoelde verordening te vergemakkelijken, maakt de vereniging bedoeld in paragraaf 1 het hem mogelijk zijn verzoek elektronisch in te dienen.”;

2° in paragraaf 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“De Koning bepaalt de inlichtingen die de Kruispuntbank van de voertuigen, voor zover ze beschikbaar zijn, verstrekt aan de vereniging en de nadere regels inzake de medewerking die de Kruispuntbank aan de vereniging verleent.”;

2° tussen het tweede en het derde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

“Volgens de door de Koning vastgestelde nadere regels verschaffen de fabrikanten van nieuwe voertuigen of hun gemachtigden aan de vereniging de volgende gegevens waarover zij kunnen beschikken voor reeds ingeschreven voertuigen:

— de terugroepacties waaraan voor het voertuig geen gevolg werd gegeven;

— de kilometerstanden van geconnecteerde voertuigen;

— de kilometerhistoriek van voertuigen die reeds in een ander land waren ingeschreven voor de inschrijving in België.

De auto-experts bedoeld in de wet van 15 mei 2007 tot erkenning en bescherming van het beroep van auto-expert en tot oprichting van een Instituut van de auto-experts brengen de vereniging op de hoogte, wanneer ze vaststellen dat een voertuig een keuring na ongeval moet ondergaan vooraleer het terug in het verkeer wordt gebracht. De Koning stelt hiertoe de nadere regels vast. De erkende instellingen voor automobielininspectie lichten de vereniging in wanneer deze controle na ongeval is uitgevoerd.”.

3° in het laatste lid worden de woorden “de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer” vervangen door de woorden “de Gegevensbeschermingsautoriteit”;

2° un paragraphe 2/1 est inséré, rédigé comme suit:

“§ 2/1. La communication visée au paragraphe 2 s'applique sans préjudice de la possibilité d'une communication de données à la personne concernée sur base des droits qui lui sont conférés par le Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la Directive 95/46/CE. Le Roi détermine, après avis de l'Autorité de protection des données, les preuves pertinentes que la personne concernée doit pouvoir présenter afin de prouver que le véhicule lui appartient, ainsi que la mesure dans laquelle elles doivent être récentes, en vue de pouvoir exercer ces droits.

Afin de faciliter l'exercice des droits de la personne concernée sur base du règlement visé à l'alinéa précédent, l'association visée au paragraphe 1^{er} lui donne la possibilité d'introduire sa demande par voie électronique.”.

2° au paragraphe 3 les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé comme suit:

“Le Roi détermine les renseignements, pour autant qu'ils soient disponibles, que la Banque-Carrefour des véhicules communique à l'association et les modalités relatives à la collaboration que la Banque-Carrefour octroie à l'association.”;

2° deux alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 2 et 3:

“Suivant les modalités fixées par le Roi, les constructeurs de véhicules nouveaux ou leurs préposés communiquent à l'association les renseignements suivants dont ils peuvent disposer pour des véhicules déjà inscrits:

— les actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite pour le véhicule;

— les kilométrages des véhicules connectés;

— l'historique kilométrique des véhicules ayant déjà été immatriculés dans un autre pays avant l'immatriculation en Belgique.

Les experts en automobiles visés par la loi du 15 mai 2007 relative à la reconnaissance et à la protection de la profession d'expert en automobiles et créant un Institut des experts en automobiles informent l'association, lorsqu'ils constatent qu'un véhicule doit subir un contrôle après accident avant qu'il ne puisse être remis en circulation. Le Roi fixe les modalités à ce sujet. Les organismes agréés d'inspection automobile informent l'association, lorsque ce contrôle après accident a été effectué.”.

3° dans le dernier alinéa les mots “la Commission de la protection de la vie privée” sont remplacés par les mots “l'Autorité de protection des données”;

4° het laatste lid wordt aangevuld met de volgende zin:

“De adviezen van de Gegevensbeschermingsautoriteit worden in acht genomen.”.

Art. 7

In artikel 7 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “geeft elke inbreuk op de bepalingen van de artikelen 3 en 4 aanleiding tot de ontbinding van de verkoop, indien de koper hierom verzoekt” vervangen door de woorden “ontbindt de rechter op vraag van de koper de koopovereenkomst in geval van inbreuk op de bepalingen van de artikelen 3 of 4.”;

2° het lid wordt aangevuld met de volgende zin:

“Behoudens tegenbewijs worden de in de documenten vermelde gegevens geacht juist te zijn.”.

Art. 8

In artikel 8, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “van de artikelen 3, 5 en 6, § 3,” vervangen door de woorden “van de artikelen 3, 3/1, 5 en 6, § 3.”.

Art. 9

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2019.

Voor wat betreft de terugroepacties en de kilometerstanden van de reeds ingeschreven voertuigen die in België worden ingevoerd, treden de bepalingen van deze wet in werking op de datum die de Koning bepaalt en uiterlijk één jaar na haar bekendmaking.

4° le dernier alinéa est complété par la phrase suivante:

“Les avis de l’Autorité de protection des données sont pris en considération.”.

Art. 7

À l’article 7 de la même loi les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “toute infraction aux dispositions des articles 3 et 4 entraîne la résolution de la vente si l’acheteur en fait la demande;” sont remplacés par les mots “le juge résout, en cas d’infraction aux dispositions des articles 3 et 4, le contrat de vente lorsque l’acheteur en fait la demande.”

2° l’alinéa est complété par la phrase suivante:

“Sauf preuve du contraire les données mentionnées dans les documents sont réputées exactes.”.

Art. 8

À l’article 8, alinéa 1^{er}, de la même loi les mots “aux articles 3, 5 et 6, § 3,” sont remplacés par les mots “aux articles 3, 3/1, 5 et 6, § 3.”.

Art. 9

La présente loi entre en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

Pour ce qui concerne les actions de rappels et les kilométrages des véhicules déjà immatriculés qui sont importés en Belgique, les dispositions de la présente loi entrent en vigueur à la date fixée par le Roi et au plus tard un ans après sa publication.

voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen - (v3) - 17/05/2018 16:01

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Kris PEETERS, Vice-eersteminister en minister van Economie en Consumenten

Contactpersoon beleidscel

Naam : Francis Deryckere

E-mail : francis.deryckere@peeters.fed.be

Tel. Nr. : 02 233 50 25

Overheidsdienst

FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Thibault Willaert

E-mail : thibault.willaert@economie.fgov.be

Tel. Nr. : 02 277 62 37

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

uitbreiding van de informatieverstrekking bij de verkoop van tweedehandsvoertuigen

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

stakeholders (Febiac, Traxio, Goca, VAB, Touring Club)

voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen - (v3) - 17/05/2018 16:01

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☐ Er zijn personen betrokken. | ☒ Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

het wetsontwerp handelt over de bescherming van de koper van een tweedehandsvoertuig, vaak een consument, en dit los van zijn/haar geslacht

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

door meer informatie te voorzien wordt de consument beter beschermd en kan hij met meer kennis van zaken oordelen over de aankoop van een occasionvoertuig

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen - (v3) - 17/05/2018 16:01

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Le ondernemingen die beroepshalve occasievoertuigen verkopen zijn betrokken, ongeacht hun grootte: ze moeten meer informatie verstrekken bij de tekoopaanbieding van een voertuig. Gegevens over de verhouding grote ondernemingen, KMO's en micro-ondernemingen zijn niet gekend.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

iets meer informatie te verschaffen, maar deze zal heel eenvoudig kunnen worden bekomen via de link met car-pass

☒ Er is een negatieve impact.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen?

Ja/nee > leg uit

neen (zie hiervoor)

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel?

Ja/nee > leg uit

ja, de bijkomende last is heel beperkt, maar leidt wel tot een substantiële verbetering van de informatie voor de koper

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten/te compenseren?

geen specifieke maatregelen, gezien de beperkte weerslag

11. Administratieve lasten

☒ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☐ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Huidige regelgeving

doelgroep: professionele verkopers van occasievoertuigen
enkel het afleveren van een fysieke car-pass ten laatste bij het sluiten van de verkoopovereenkomst

Ontwerp van regelgeving

bijkomend het verstrekken van informatie bij de tekoopaanbieding

☒ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige regelgeving.

☒ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Huidige regelgeving

car-pass

Ontwerp van regelgeving

+ informatiedocument bij tekoopaanbieding

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen - (v3) - 17/05/2018 16:01

Huidige regelgeving

zonder voorwerp

Ontwerp van regelgeving

idem

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Huidige regelgeving

bij de verkoop van een occasionievoertuig

Ontwerp van regelgeving

+ bij de tekoop aanbieding

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

nihil

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen - (v3) - 17/05/2018 16:01

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ☒ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

zuiver nationale regelgeving

avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules - (v3) -
17/05/2018 16:01

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Kris PEETERS, Vice-Premier ministre et ministre de l'Economie et des Consommateurs

Contact cellule stratégique

Nom : **Francis Deryckere**

E-mail : **francis.deryckere@peeters.fed.be**

Téléphone : **02 233 50 25**

Administration

SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie

Contact administration

Nom : **Thibault Willaert**

E-mail : **thibault.willaert@economie.fgov.be**

Téléphone : **02 277 62 37**

B. Projet

Titre de la réglementation

avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

extension de l'information à fournir lors de la vente de véhicules d'occasion

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Commission de la protection de la vie privée

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

parties prenantes (Febiac, Traxio, Goca, VAB, Touring Club)

avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules - (v3) -
17/05/2018 16:01

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☐ Des personnes sont concernées. | ☒ Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

le projet de loi traite de la protection de l'acheteur d'un véhicule d'occasion, très souvent un consommateur/une consommatrice, et ceci indépendamment de son sexe

4. Santé

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

en prévoyant plus d'information le consommateur est mieux protégé et il peut prendre une décision d'achat d'un véhicule d'occasion en plus grande connaissance de cause

7. Développement économique

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules - (v3) -
17/05/2018 16:01

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Les entreprises qui ont comme activité professionnelle la vente de voitures d'occasion sont concernées, indépendamment de leur taille: elles doivent fournir plus d'informations lors de la mise en vente d'un véhicule. Des données sur le rapport grandes entreprises, PME et micro-entreprises ne sont pas connues.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

un peu plus d'informations à fournir, mais celles-ci peuvent être obtenues facilement via le lien avec car-pass

☒ Il y a des impacts négatifs.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ?

Oui/non > expliquez

non (voir ci-avant)

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ?

Oui/non > expliquez

oui, les charges supplémentaires sont très réduites, mais conduisent à une amélioration substantielle de l'information de l'acheteur

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

pas de mesures spécifiques, vu l'impact réduit

11. Charges administratives

☒ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☐ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

Réglementation actuelle

personnes visées: vendeurs professionnels de voitures d'occasion
la seule délivrance d'un car-pass physique, au plus tard à la conclusion du contrat de vente

Réglementation en projet

en plus, de l'information à fournir lors de la mise en vente

☒ S'il y a des formalités et/ou des obligations dans la réglementation actuelle, cochez cette case.

☒ S'il y a des formalités et/ou des obligations pour la réglementation en projet, cochez cette case.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

Réglementation actuelle

car-pass

Réglementation en projet

+ document d'information lors de la mise en vente

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

3/5

avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules - (v3) -
17/05/2018 16:01

Réglementation actuelle

sans objet

Réglementation en projet

idem

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle

lors de la vente d'un véhicule d'occasion

Réglementation en projet

+ lors de la mise en vente

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

nihil

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

4/5

avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules - (v3) -
17/05/2018 16:01

☐ Impact sur les pays en développement. | ☒ Pas d'impact sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

réglementation purement nationale

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 63.727/1/V VAN 30 JULI 2018**

Op 13 juni 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Economie en Consumenten verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot de beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen”.

Het voorontwerp is door de eerste vakantiekamer onderzocht op 24 juli 2018. De kamer was samengesteld uit Jo Baert, kamervoorzitter, Jan Smets en Bert Thys, staatsraden, Bruno Peeters, assessor, en Wim Geurts, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Githa Scheppers, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Koen Muylle, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 30 juli 2018.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt tot het aanbrengen van een aantal wijzigingen aan de wet van 11 juni 2004 “tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen” met het oog op een betere bescherming van de (kandidaat-) koper van een tweedehandsvoertuig door een ruimere informatieverstrekking.

Om die laatstgenoemde doelstelling aan te geven, wordt het opschrift van de voornoemde wet gewijzigd (artikel 2 van het voorontwerp). Voorts worden ingevolge de aan de wet aan te brengen wijzigingen enkele definities toegevoegd aan artikel 2 van de wet (artikel 3 van het voorontwerp). Het ontworpen artikel 3/1 van de wet legt een actieve informatieverplichting op aan de vakman bij de tekoopaanbieding van

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 63.727/1/V DU 30 JUILLET 2018**

Le 13 juin 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de l'Économie et des Consommateurs à communiquer un avis, dans un délai de trente jours sur un avant-projet de loi “modifiant la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules”.

L'avant-projet a été examiné par la première chambre des vacations le 24 juillet 2018. La chambre était composée de Jo Baert, président de chambre, Jan Smets et Bert Thys, conseillers d'État, Bruno Peeters, assesseur, et Wim Geurts, greffier.

Le rapport a été présenté par Githa Scheppers, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Koen Muylle, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 30 juillet 2018.

*

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

2. L'avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet d'apporter un certain nombre de modifications à la loi du 11 juin 2004 “réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules” en vue d'assurer, par une extension des informations à fournir, une meilleure protection de l'acheteur (potentiel) d'un véhicule d'occasion.

Pour mettre en lumière ce dernier objectif, l'intitulé de la loi précitée est modifié (article 2 de l'avant-projet). En outre, à la suite de modifications à apporter à la loi, quelques définitions sont ajoutées à l'article 2 de celle-ci (article 3 de l'avant-projet). L'article 3/1, en projet, de la loi impose au professionnel une obligation d'information active en cas d'offre en vente d'un véhicule d'occasion (article 4 de l'avant-projet). Les

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

een tweedehandsvoertuig (artikel 4 van het voorontwerp). De gegevens die moeten worden vermeld op het zogenaamde “car-pass certificaat”² dat bij de verkoop van een tweedehandsvoertuig door de verkoper aan de koper dient te worden bezorgd, worden uitgebreid en de bewijslast van de afgifte van dat document bij het sluiten van de overeenkomst wordt bij de verkoper gelegd. Deze regeling geldt ook bij de verkoop van reeds ingeschreven voertuigen die in België zijn ingevoerd (artikel 5 van het voorontwerp). De gegevens die de daartoe erkende vereniging moet verstrekken wanneer iemand zijn voertuig tweedehands wil verkopen, worden op een overeenkomstige wijze uitgebreid, terwijl de Koning wordt gemachtigd nadere regels vast te stellen met betrekking tot de medewerking die de Kruispuntbank van de voertuigen aan de bedoelde vereniging verleent en de informatie die de fabrikanten van voertuigen of hun gemachtigden en de auto-experts aan die vereniging moeten verstrekken (artikel 6 van het voorontwerp). Er wordt bepaald dat de rechter de koopovereenkomst op vraag van de koper ontbindt in geval van een inbreuk op sommige bepalingen van de wet (artikel 7 van het voorontwerp). Bijkomend wordt voorzien in mogelijke strafsancities ten aanzien van de vakman die tekortschiet in zijn informatieverplichtingen bij de tekoopaanbieding van een tweedehandsvoertuig (artikel 8 van het voorontwerp). Ten slotte wordt voorzien in een regeling voor de temporele werking van de tot stand te brengen wet (artikel 9 van het voorontwerp).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 6

3. Artikel 6 van het voorontwerp bevat tweemaal een punt “2°”. Het tweede daarvan moet een punt “3°” worden, dat verder moet worden onderverdeeld in a), b), c) en d) in de plaats van in 1°, 2°, 3° en 4°.³

4. De Kruispuntbank van de voertuigen, waarvan gewag wordt gemaakt in het ontworpen artikel 6, § 3, tweede lid, van de wet van 11 juni 2004, is de Kruispuntbank die wordt geregeld in de wet van 19 mei 2010 “houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen”.

Het is raadzaam artikel 2 van de wet van 11 juni 2004 aan te vullen met een definitie van de Kruispuntbank van de voertuigen die verwijst naar de voornoemde wet van 19 mei 2010.

5. Luidens de ontworpen zin waarmee artikel 6, § 3, laatste lid, van de wet van 11 juni 2004 wordt aangevuld, worden de adviezen van de Gegevensbeschermingsautoriteit in acht genomen (artikel 6, 2°, (lees 3°), 4°, (lees: d)), van het voorontwerp).

² Dit is de term die in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van wet wordt gebruikt voor het document dat uitgaat van de daartoe bij koninklijk besluit van 4 mei 2006 erkende vereniging, de vzw Car-Pass.

³ *Beginnelen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, nr. 58, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State (www.raadvst-consetat.be), hierna: *Handleiding wetgevingstechniek*.

gegevens die moeten worden vermeld op het zogenaamde “certificaat car-pass”² dat de verkoper moet transmittre bij de verkoop van een tweedehandsvoertuig, worden uitgebreid en de bewijslast van de afgifte van dat document wordt bij de verkoper gelegd. Deze regeling geldt ook bij de verkoop van reeds ingeschreven voertuigen die in België zijn ingevoerd (artikel 5 van het voorontwerp). De gegevens die de daartoe erkende vereniging moet verstrekken wanneer iemand zijn voertuig tweedehands wil verkopen, worden op een overeenkomstige wijze uitgebreid, terwijl de Koning wordt gemachtigd nadere regels vast te stellen met betrekking tot de medewerking die de Kruispuntbank van de voertuigen aan de bedoelde vereniging verleent en de informatie die de fabrikanten van voertuigen of hun gemachtigden en de auto-experts aan die vereniging moeten verstrekken (artikel 6 van het voorontwerp). Er wordt bepaald dat de rechter de koopovereenkomst op vraag van de koper ontbindt in geval van een inbreuk op sommige bepalingen van de wet (artikel 7 van het voorontwerp). Bijkomend wordt voorzien in mogelijke strafsancities ten aanzien van de vakman die tekortschiet in zijn informatieverplichtingen bij de tekoopaanbieding van een tweedehandsvoertuig (artikel 8 van het voorontwerp). Ten slotte wordt voorzien in een regeling voor de temporele werking van de tot stand te brengen wet (artikel 9 van het voorontwerp).

EXAMEN DU TEXTE

Article 6

3. L'article 6 de l'avant-projet comporte deux fois le point “2°”. Le deuxième point doit devenir le point “3°” qui sera ensuite divisé en a), b), c) et d) et non en 1°, 2°, 3° et 4°.³

4. La Banque-Carrefour des véhicules, dont fait état l'article 6, § 3, alinéa 2, en projet, de la loi du 11 juin 2004, est la Banque-Carrefour que règle la loi du 19 mai 2010 “portant création de la Banque-Carrefour des véhicules”.

Il est conseillé de compléter l'article 2 de la loi du 11 juin 2004 par une définition de la Banque-Carrefour des véhicules qui fait référence à la loi précitée du 19 mai 2010.

5. Selon la phrase en projet complétant l'article 6, § 3, dernier alinéa, de la loi du 11 juin 2004, les avis de l'Autorité de protection des données sont pris en considération (article 6, 2°, (lire 3°), 4°, (lire: d)), de l'avant-projet).

² C'est le terme qu'utilise l'exposé des motifs de l'avant-projet de loi pour le document émanant de l'association agréée à cet effet par l'arrêté royal du 4 mai 2006, à savoir l'ASBL Car-Pass.

³ *Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, Conseil d'État, 2008, n° 58, à consulter sur le site Internet du Conseil d'État (www.raadvst-consetat.be), ci-après: *Guide de législation*.

Een dergelijke bepaling heeft geen normatieve draagwijdte en dient uit het voorontwerp te worden weggelaten.

Artikel 9

6. Artikel 9 van het voorontwerp strekt ertoe de temporele werking van de tot stand te komen wet te regelen. Vooreerst wordt bepaald dat de wet in werking treedt op 1 januari 2019. Vervolgens wordt bepaald dat wat betreft de terugroepacties en de kilometerstanden van de reeds ingeschreven voertuigen die in België worden ingevoerd, de bepalingen van de wet in werking treden op de datum die de Koning bepaalt en uiterlijk één jaar na haar bekendmaking.

Die laatstgenoemde bepaling strekt er wezenlijk toe een overgangsregeling tot stand te brengen voor zover de wet toepassing vindt “wat betreft de terugroepacties en de kilometerstanden van de reeds ingeschreven voertuigen die in België worden ingevoerd”.

Ter wille van de rechtszekerheid dienen die overgangsregeling, enerzijds, en de inwerkingtreding van de wet, anderzijds, duidelijk van elkaar te worden onderscheiden. Vanuit wetgevingstechnisch oogpunt⁴ is het raadzaam daartoe in twee afzonderlijke artikelen te voorzien.

Artikel 9 van het voorontwerp zou also de overgangsbepaling kunnen bevatten, die als volgt kan worden geredigeerd:

“De bepalingen van deze wet betreffende de terugroepacties en de kilometerstanden van de reeds ingeschreven voertuigen die in België worden ingevoerd, zijn van toepassing op de datum die de Koning bepaalt en uiterlijk tot één jaar na de bekendmaking van deze wet.”

Een nieuw artikel 10 zou de inwerkingtredingsbepaling kunnen bevatten, die als volgt luidt:

“Deze wet treedt in werking op 1 januari 2019.”

De griffier,

Wim GEURTS

De voorzitter,

Jo BAERT

Une telle disposition n’a pas de portée normative et doit être omise de l’avant-projet.

Article 9

6. L’article 9 de l’avant-projet vise à régler les effets dans le temps de la loi dont l’adoption est envisagée. Cet article dispose tout d’abord que la loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019. Il prévoit ensuite qu’en ce qui concerne les actions de rappel et les kilométrages de véhicules déjà immatriculés qui sont importés en Belgique, les dispositions de la loi entrent en vigueur à la date fixée par le Roi et au plus tard un an après sa publication.

Cette dernière disposition vise essentiellement à instaurer une mesure transitoire pour autant que la loi trouve à s’appliquer “pour ce qui concerne les actions de rappels et les kilométrages des véhicules déjà immatriculés qui sont importés en Belgique”.

La sécurité juridique commande d’opérer une nette distinction entre cette mesure transitoire, d’une part, et l’entrée en vigueur de la loi, d’autre part. D’un point de vue légistique⁴, il est conseillé de prévoir à cet effet deux articles distincts.

Ainsi, l’article 9 de l’avant-projet pourrait comporter la mesure transitoire qui pourrait être rédigée comme suit:

“Les dispositions de la présente loi relatives aux actions de rappel et aux kilométrages des véhicules déjà immatriculés qui sont importés en Belgique s’appliquent à la date fixée par le Roi et au plus tard un an après la publication de la présente loi”.

Un nouvel article 10 pourrait contenir la disposition d’entrée en vigueur qui s’énoncerait comme suit:

“La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019”.

Le greffier,

Wim GEURTS

Le président,

Jo BAERT

⁴ Handleiding wetgevingstechniek, nrs. 143 e.v..

⁴ Guide de légistique, n°s 143 et suivants.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Economie en Consumenten en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Economie en Consumenten en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Het opschrift van de wet van 11 juni 2004 tot de betuiging van bedrog met de kilometerstand van voertuigen wordt vervangen als volgt:

“wet betreffende de informatieverstrekking bij de verkoop van tweedehandsvoertuigen”.

Art. 3

Artikel 2 van dezelfde wet wordt aangevuld met de bepalingen onder 4° tot 8°, luidende:

“4° terugroepactie: elke maatregel die de autofabrikant of -invoerder van nieuwe voertuigen die gevestigd is op de Belgische markt, neemt om titularissen van een voertuig uit te nodigen hun voertuig naar een garage van het dealernetwerk van het merk te brengen om aanpassingen aan de hardware of de software te laten uitvoeren met het oog op het vrijwaren van de veiligheid, de volksgezondheid, het milieu of de conformiteit van het voertuig;

5° conformiteit: de overeenstemming met de regelgevingen die zijn opgesomd in bijlage 26 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre de l'Économie et des Consommateurs et du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de l'Économie et des Consommateurs et le ministre de la Mobilité sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'intitulé de la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules est remplacé par ce qui suit:

“loi relative à l'information à fournir lors de la vente de véhicules d'occasion”.

Art. 3

L'article 2 de la même loi est complété par les 4° à 8°, rédigés comme suit:

“4° action de rappel: toute mesure prise par un constructeur ou importateur de véhicules nouveaux qui est établi sur le marché belge pour inviter les titulaires d'un véhicule à conduire leur véhicule à un garage du réseau de distribution de la marque afin de faire effectuer des adaptations au hardware ou au software en vue de sauvegarder la sécurité, la santé publique, l'environnement ou la conformité du véhicule;

5° conformité: la concordance avec les réglementations énumérées à l'annexe 26 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre

aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en met de beschrijving en de kenmerken die zijn opgenomen in de precontractuele en contractuele informatie;

6° euronorm: de maximumdrempel voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgasen van motorvoertuigen, bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen;

7° geconnecteerd voertuig: een voertuig waarvan gegevens op afstand worden doorgestuurd via elektronische weg naar een databank van de fabrikant van het voertuig of zijn gemachtigde;

8° Kruispuntbank van de voertuigen: de Kruispuntbank bedoeld door de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen.”

Art. 4

In dezelfde wet wordt een artikel 3/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 3/1. Bij een tekoopaanbieding van een reeds ingeschreven voertuig duidt de vakman de kilometerhistoriek van het voertuig en de andere in artikel 4, § 3, bedoelde gegevens aan zoals die op dat ogenblik beschikbaar zijn bij de vereniging bedoeld in artikel 6.

Daartoe kan hij de bedoelde gegevens raadplegen bij de vereniging, volgens de modaliteiten die zij bepaalt.”

Art. 5

In artikel 4, § 3, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de eerste zin worden de woorden “in België” opgeheven;

2° de eerste zin wordt aangevuld met de woorden “, alsook de euronorm, de officiële CO₂-uitstoot met vermelding van de gebruikte testprocedure, de eventuele verplichting om het voertuig een keuring na ongeval te laten ondergaan vooraleer het terug in het verkeer kan worden gebracht, en de eventuele terugroepacties waaraan voor het betrokken voertuig geen gevolg werd gegeven”;

3° de paragraaf wordt aangevuld met een lid, luidende:

les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et avec la description et les caractéristiques reprises dans les informations précontractuelles et contractuelles;

6° euronorme: le seuil maximal de la concentration de certaines substances polluantes dans les émissions de véhicules automoteurs défini par les directives et règlements européens successifs;

7° véhicule connecté: un véhicule dont des données sont transmises à distance par voie électronique à une banque de données tenue par le constructeur du véhicule ou par son préposé;

8° Banque-Carrefour des véhicules: la Banque-Carrefour visée par la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules.”

Art. 4

Dans la même loi il est inséré un article 3/1 rédigé comme suit:

“Art. 3/1. Lors de l’offre en vente d’un véhicule déjà immatriculé, le professionnel indique l’historique kilométrique du véhicule ainsi que les autres données visées à l’article 4, § 3, tels qu’ils sont disponibles à ce moment auprès de l’association visée à l’article 6.

À cette fin, il peut consulter les données visées auprès de l’association, suivant les modalités qu’elle détermine.”

Art. 5

À l’article 4, § 3, de la même loi les modifications suivantes sont apportées:

1° dans la première phrase les mots “en Belgique” sont abrogés;

2° la première phrase est complétée par les mots “, l’euronorme, l’émission CO₂ officielle en mentionnant la procédure d’essai utilisée, l’éventuelle obligation de soumettre le véhicule à un contrôle après accident avant qu’il puisse être remis en circulation, et les éventuelles actions de rappel auxquelles il n’a pas été donné suite pour le véhicule concerné”;

3° le paragraphe est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“De verkoper draagt de bewijslast dat hij ten laatste bij het sluiten van de koopovereenkomst het document bedoeld in het vorige lid heeft afgeleverd aan de koper.”.

Art. 6

In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. Voor zover zij daarover kan beschikken in toepassing van paragraaf 3, deelt de vereniging de volgende gegevens van een reeds ingeschreven voertuig mee aan derden op hun vraag:

- de geregistreerde kilometerstanden;
- de euronorm waaraan het voertuig voldoet;
- de officiële CO₂-uitstoot en de gebruikte testprocedure;
- de eventuele verplichting om het voertuig te laten keuren na ongeval vooraleer het terug in het verkeer mag worden gebracht;
- de eventuele terugroepacties waaraan voor het voertuig geen gevolg werd gegeven.

De vraag van de derde vermeldt het chassisnummer van het betrokken voertuig en mag enkel tot doel hebben te voldoen aan de verplichtingen bedoeld in artikel 4, § 3, wanneer hij het voertuig wil verkopen.”;

2° een paragraaf 2/1 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 2/1. De mededeling bedoeld in paragraaf 2 geldt onverminderd de mogelijkheid van mededeling van gegevens aan de betrokkene op grond van de rechten die hem worden toegekend door Verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG. De Koning bepaalt na advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit de relevante bewijzen en hoe recent deze moeten zijn, die de betrokkene moet kunnen voorleggen om aan te tonen dat de wagen hem toebehoort, teneinde deze rechten uit te kunnen oefenen.

Om de uitoefening van de rechten van de betrokkene op grond van de in vorig lid bedoelde verordening te vergemakkelijken, maakt de vereniging bedoeld in

“Le vendeur a la charge de la preuve qu’il a, au plus tard à la conclusion du contrat, fourni à l’acheteur le document visé à l’alinéa précédent.”.

Art. 6

À l’article 6 de la même loi les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

§ 2. Pour autant qu’elle puisse en disposer en application du paragraphe 3, l’association communique à des tiers, à leur demande, les données suivantes d’un véhicule déjà immatriculé:

- les kilométrages enregistrés;
- l’euronorme à laquelle le véhicule répond;
- l’émission CO₂ officielle et la procédure d’essai utilisée;
- l’éventuelle obligation de soumettre le véhicule à un contrôle après accident avant qu’il puisse être remis en circulation;
- les éventuelles actions de rappel auxquelles il n’a pas été donné suite pour le véhicule concerné.

La demande du tiers mentionne le numéro de châssis du véhicule concerné et ne peut avoir comme objectif que de satisfaire aux obligations visées à l’article 4, § 3, lorsqu’il veut vendre le véhicule.”.

2° un paragraphe 2/1 est inséré, rédigé comme suit:

“§ 2/1. La communication visée au paragraphe 2 s’applique sans préjudice de la possibilité d’une communication de données à la personne concernée sur base des droits qui lui sont conférés par le Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l’égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la Directive 95/46/CE. Le Roi détermine, après avis de l’Autorité de protection des données, les preuves pertinentes que la personne concernée doit pouvoir présenter afin de prouver que le véhicule lui appartient, ainsi que la mesure dans laquelle elles doivent être récentes, en vue de pouvoir exercer ces droits.

Afin de faciliter l’exercice des droits de la personne concernée sur base du règlement visé à l’alinéa précédent, l’association visée au paragraphe 1^{er} lui

paragraaf 1 het hem mogelijk zijn verzoek elektronisch in te dienen.”;

3° in paragraaf 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“De Koning bepaalt de inlichtingen die de Kruispuntbank van de voertuigen, voor zover ze beschikbaar zijn, verstrekt aan de vereniging en de nadere regels inzake de medewerking die de Kruispuntbank aan de vereniging verleent.”;

b) tussen het tweede en het derde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

“Volgens de door de Koning vastgestelde nadere regels verschaffen de fabrikanten van nieuwe voertuigen of hun gemachtigden aan de vereniging de volgende gegevens waarover zij kunnen beschikken voor reeds ingeschreven voertuigen:

— de terugroepacties waaraan voor het voertuig geen gevolg werd gegeven;

— de kilometerstanden van geconnecteerde voertuigen;

— de kilometerhistoriek van voertuigen die reeds in een ander land waren ingeschreven voor de inschrijving in België.

De auto-experts bedoeld in de wet van 15 mei 2007 tot erkenning en bescherming van het beroep van auto-expert en tot oprichting van een Instituut van de auto-experts brengen de vereniging op de hoogte, wanneer ze vaststellen dat een voertuig een keuring na ongeval moet ondergaan vooraleer het terug in het verkeer wordt gebracht. De Koning stelt hiertoe de nadere regels vast. De erkende instellingen voor automobielininspectie lichten de vereniging in wanneer deze controle na ongeval is uitgevoerd.”.

c) in het laatste lid worden de woorden “de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer” vervangen door de woorden “de Gegevensbeschermingsautoriteit”.

Art. 7

In artikel 7 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

donne la possibilité d'introduire sa demande par voie électronique.”.

3° au paragraphe 3 les modifications suivantes sont apportées:

a) l'alinéa 2 est remplacé comme suit:

“Le Roi détermine les renseignements, pour autant qu'ils soient disponibles, que la Banque-Carrefour des véhicules communique à l'association et les modalités relatives à la collaboration que la Banque-Carrefour octroie à l'association.”;

b) deux alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 2 et 3:

“Suivant les modalités fixées par le Roi, les constructeurs de véhicules nouveaux ou leurs préposés communiquent à l'association les renseignements suivants dont ils peuvent disposer pour des véhicules déjà inscrits:

— les actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite pour le véhicule;

— les kilométrages des véhicules connectés;

— l'historique kilométrique des véhicules ayant déjà été immatriculés dans un autre pays avant l'immatriculation en Belgique.

Les experts en automobiles visés par la loi du 15 mai 2007 relative à la reconnaissance et à la protection de la profession d'expert en automobiles et créant un Institut des experts en automobiles informent l'association, lorsqu'ils constatent qu'un véhicule doit subir un contrôle après accident avant qu'il ne puisse être remis en circulation. Le Roi fixe les modalités à ce sujet. Les organismes agréés d'inspection automobile informent l'association, lorsque ce contrôle après accident a été effectué.”.

c) dans le dernier alinéa les mots “la Commission de la protection de la vie privée” sont remplacés par les mots “l'Autorité de protection des données”.

Art. 7

À l'article 7 de la même loi les modifications suivantes sont apportées:

1° de woorden “geeft elke inbreuk op de bepalingen van de artikelen 3 en 4 aanleiding tot de ontbinding van de verkoop, indien de koper hierom verzoekt” vervangen door de woorden “ontbindt de rechter op vraag van de koper de koopovereenkomst in geval van inbreuk op de bepalingen van de artikelen 3 of 4.”;

2° het lid wordt aangevuld met de volgende zin:

“Behoudens tegenbewijs worden de in de documenten vermelde gegevens geacht juist te zijn.”.

Art. 8

In artikel 8, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “van de artikelen 3, 5 en 6, § 3,” vervangen door de woorden “van de artikelen 3, 3/1, 5 en 6, § 3.”.

Art. 9

De bepalingen van deze wet betreffende de terugroepacties en de kilometerstanden van de reeds ingeschreven voertuigen die in België worden ingevoerd, treden in werking één jaar na de bekendmaking van deze wet.

De Koning kan een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in het eerste lid.

Art. 10

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2019.

Gegeven te Brussel, 17 augustus 2018

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Economie en Consumenten,

Kris PEETERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

1° les mots “toute infraction aux dispositions des articles 3 et 4 entraîne la résolution de la vente si l’acheteur en fait la demande;” sont remplacés par les mots “le juge résout, en cas d’infraction aux dispositions des articles 3 et 4, le contrat de vente lorsque l’acheteur en fait la demande.”

2° l’alinéa est complété par la phrase suivante:

“Sauf preuve du contraire les données mentionnées dans les documents sont réputées exactes.”.

Art. 8

À l’article 8, alinéa 1^{er}, de la même loi les mots “aux articles 3, 5 et 6, § 3,” sont remplacés par les mots “aux articles 3, 3/1, 5 et 6, § 3.”.

Art. 9

Les dispositions de la présente loi concernant les actions de rappel et les kilométrages des véhicules déjà immatriculés qui sont importés en Belgique entrent en vigueur un an après la publication de la présente loi.

Le Roi peut fixer une date d’entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée à l’alinéa 1^{er}.

Art. 10

La présente loi entre en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

Donné à Bruxelles, le 17 août 2018

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de l’Économie et des Consommateurs,

Kris PEETERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Coördinatie van de artikelen

Wet tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

- 1° ...
- 2° ...
- 3° ...

Wet betreffende de informatieverstrekking bij de verkoop van tweedehandsvoertuigen

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

- 1° ...
- 2° ...
- 3° ...

4° terugroepactie: elke maatregel die de autofabrikant of -invoerder van nieuwe voertuigen die gevestigd is op de Belgische markt, neemt om titularissen van een voertuig uit te nodigen hun voertuig naar een garage van het dealernetwerk van het merk te brengen om aanpassingen aan de hardware of de software te laten uitvoeren met het oog op het vrijwaren van de veiligheid, de volksgezondheid, het milieu of de conformiteit van het voertuig;

5° conformiteit: de overeenstemming met de regelgevingen die zijn opgesomd in bijlage 26 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 en met de beschrijving en de kenmerken die zijn opgenomen in de precontractuele en contractuele informatie;

6° euronorm: de maximumdrempel voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van motorvoertuigen, bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen;

7° geconnecteerd voertuig: een voertuig waarvan gegevens op afstand worden doorgestuurd via elektronische weg naar een databank van de fabrikant van het voertuig of zijn gemachtigde;

8° Kruispuntbank van de voertuigen : de Kruispuntbank bedoeld door de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen.”.

De Koning kan de definitie van het begrip voertuig uitbreiden tot andere categorieën voertuigen. Hij kan bepaalde werken aan een voertuig op grond van de aard of het bedrag ervan uitsluiten van het toepassingsveld van deze wet.

Art. 4.

§ 1. ...

§ 2. ...

§ 3. Bij de verkoop van een reeds in België ingeschreven voertuig bezorgt de verkoper aan de koper een document dat uitgaat van de in artikel 6 bedoelde vereniging en dat alle bij deze vereniging beschikbare gegevens tot op een recente datum weergeeft betreffende de kilometerstand van het betrokken voertuig. Deze bepaling vindt geen toepassing wanneer het voertuig verkocht wordt aan een vakman.

§ 4. ...

Art. 6.

§ 1. ...

De Koning kan de definitie van het begrip voertuig uitbreiden tot andere categorieën voertuigen. Hij kan bepaalde werken aan een voertuig op grond van de aard of het bedrag ervan uitsluiten van het toepassingsveld van deze wet.

Art. 3/1. Bij een tekoopaanbieding van een reeds ingeschreven voertuig duidt de vakman de kilometerhistoriek van het voertuig en de andere in artikel 4, § 3, bedoelde gegevens aan zoals die op dat ogenblik beschikbaar zijn bij de vereniging bedoeld in artikel 6.

Daartoe kan hij de bedoelde gegevens raadplegen bij de vereniging, volgens de modaliteiten die zij bepaalt.

Art. 4.

§ 1. ...

§ 2. ...

§ 3. Bij de verkoop van een reeds ~~in België~~ ingeschreven voertuig bezorgt de verkoper aan de koper een document dat uitgaat van de in artikel 6 bedoelde vereniging en dat alle bij deze vereniging beschikbare gegevens tot op een recente datum weergeeft betreffende de kilometerstand van het betrokken voertuig, **alsook de euronorm, de officiële CO2-uitstoot met vermelding van de gebruikte testprocedure, de eventuele verplichting om het voertuig een keuring na ongeval te laten ondergaan vooraleer het terug in het verkeer kan worden gebracht, en de eventuele terugroepacties waaraan voor het betrokken voertuig geen gevolg werd gegeven.** Deze bepaling vindt geen toepassing wanneer het voertuig verkocht wordt aan een vakman.

De verkoper draagt de bewijslast dat hij ten laatste bij het sluiten van de koopovereenkomst het document bedoeld in het vorige lid heeft afgeleverd aan de koper.

§ 4. ...

Art. 6.

§ 1. ...

§ 2. De vereniging deelt de gegevens van een voertuig waarover zij beschikt, mee aan derden op hun vraag. Deze vraag vermeldt het chassisnummer van het betrokken voertuig en mag enkel tot doel hebben de juiste kilometerstand van dit voertuig te kennen.

~~§ 2. De vereniging deelt de gegevens van een voertuig waarover zij beschikt, mee aan derden op hun vraag. Deze vraag vermeldt het chassisnummer van het betrokken voertuig en mag enkel tot doel hebben de juiste kilometerstand van dit voertuig te kennen.~~
Voor zover zij daarover kan beschikken in toepassing van paragraaf 3, deelt de vereniging de volgende gegevens van een reeds ingeschreven voertuig mee aan derden op hun vraag:

- de geregistreerde kilometerstanden;
- de euronorm waaraan het voertuig voldoet;
- de officiële CO2-uitstoot en de gebruikte testprocedure;
- de eventuele verplichting om het voertuig te laten keuren na ongeval vooraleer het terug in het verkeer mag worden gebracht;
- de eventuele terugroepacties waaraan voor het voertuig geen gevolg werd gegeven.

De vraag van de derde vermeldt het chassisnummer van het betrokken voertuig en mag enkel tot doel hebben te voldoen aan de verplichtingen bedoeld in artikel 4, § 3, wanneer hij het voertuig wil verkopen.

§ 2/1. De mededeling bedoeld in paragraaf 2 geldt onverminderd de mogelijkheid van mededeling van gegevens aan de betrokkene op grond van de rechten die hem worden toegekend door Verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG. De Koning bepaalt na advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit de relevante bewijzen en hoe recent deze moeten zijn, die de betrokkene moet kunnen voorleggen om aan te tonen dat de wagen hem toebehoort, teneinde deze rechten uit te kunnen oefenen.

§ 3. Volgens de door de Koning vastgestelde nadere regels verschaffen de vaklui en de erkende instellingen voor automobielininspectie alle informatie over de kilometerstand van de voertuigen en dragen ze bij aan de werking van de vereniging.

De Koning bepaalt de inlichtingen die de dienst bevoegd voor de inschrijving van voertuigen aan de vereniging verstrekt, alsook de nadere regels inzake de medewerking die de dienst aan de vereniging verleent.

Om de uitoefening van de rechten van de betrokkene op grond van de in vorig lid bedoelde verordening te vergemakkelijken, maakt de vereniging bedoeld in paragraaf 1 het hem mogelijk zijn verzoek elektronisch in te dienen.

§ 3. Volgens de door de Koning vastgestelde nadere regels verschaffen de vaklui en de erkende instellingen voor automobielininspectie alle informatie over de kilometerstand van de voertuigen en dragen ze bij aan de werking van de vereniging.

~~De Koning bepaalt de inlichtingen die de dienst bevoegd voor de inschrijving van voertuigen aan de vereniging verstrekt, alsook de nadere regels inzake de medewerking die de dienst aan de vereniging verleent.~~

De Koning bepaalt de inlichtingen die de Kruispuntbank van de voertuigen, voor zover ze beschikbaar zijn, verstrekt aan de vereniging en de nadere regels inzake de medewerking die de Kruispuntbank aan de vereniging verleent.

Volgens de door de Koning vastgestelde nadere regels verschaffen de fabrikanten van nieuwe voertuigen of hun gemachtigden aan de vereniging de volgende gegevens waarover zij kunnen beschikken voor reeds ingeschreven voertuigen:

- de terugroepacties waaraan voor het voertuig geen gevolg werd gegeven;
- de kilometerstanden van geconnecteerde voertuigen;
- de kilometerhistoriek van voertuigen die reeds in een ander land waren ingeschreven voor de inschrijving in België.

De auto-experts bedoeld in de wet van 15 mei 2007 tot erkenning en bescherming van het beroep van auto-expert en tot oprichting van een Instituut van de auto-experts brengen de vereniging op de hoogte, wanneer ze vaststellen dat een voertuig een keuring na ongeval moet ondergaan vooraleer het terug in het verkeer wordt gebracht. De Koning stelt hiertoe de nadere regels vast. De erkende

instellingen voor automobielininspectie lichten de vereniging in wanneer deze controle na ongeval is uitgevoerd.

De Koning kan andere instellingen, verenigingen en beroepssectoren aanwijzen die deelnemen aan de werking van de vereniging, en de nadere regels bepalen inzake hun bijdrage aan de werking ervan.

De Koning kan andere instellingen, verenigingen en beroepssectoren aanwijzen die deelnemen aan de werking van de vereniging, en de nadere regels bepalen inzake hun bijdrage aan de werking ervan.

De besluiten die worden genomen met toepassing van deze paragraaf, worden vooraf voorgelegd aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

De besluiten die worden genomen met toepassing van deze paragraaf, worden vooraf voorgelegd aan ~~de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer~~ de Gegevensbeschermingsautoriteit.

§ 4. ...

§ 4. ...

Art. 7. Niettegenstaande elk strijdig beding en onverminderd de toepassing van artikel 1116 van het Burgerlijk Wetboek geeft elke inbreuk op de bepalingen van de artikelen 3 en 4 aanleiding tot de ontbinding van de verkoop, indien de koper hierom verzoekt.

Art. 7. Niettegenstaande elk strijdig beding en onverminderd de toepassing van artikel 1116 van het Burgerlijk Wetboek ~~geeft elke inbreuk op de bepalingen van de artikelen 3 en 4 aanleiding tot de ontbinding van de verkoop, indien de koper hierom verzoekt~~ ontbindt de rechter op vraag van de koper de koopovereenkomst in geval van inbreuk op de bepalingen van de artikelen 3 of 4. Behoudens tegenbewijs worden de in de documenten vermelde gegevens geacht juist te zijn.

Art. 8. Onverminderd de toepassing van strengere straffen waarin het Strafwetboek voorziet, worden de overtredingen van de artikelen 3, 5 en 6, § 3, gestraft met een gevangenisstraf van een maand tot een jaar en met een geldboete van 10 euro tot 3.000 euro of met een van die straffen alleen.

Art. 8. Onverminderd de toepassing van strengere straffen waarin het Strafwetboek voorziet, worden de overtredingen ~~van de artikelen 3, 5 en 6, § 3, van de artikelen 3, 3/1, 5 en 6, § 3,~~ gestraft met een gevangenisstraf van een maand tot een jaar en met een geldboete van 10 euro tot 3.000 euro of met een van die straffen alleen.

Coordination des articles

Loi réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

- 1° ...
- 2° ...
- 3° ...

Loi relative à l'information à fournir lors de la vente de véhicules d'occasion

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

- 1° ...
- 2° ...
- 3° ...

4° action de rappel : toute mesure prise par un constructeur ou importateur de véhicules nouveaux qui est établi sur le marché belge pour inviter les titulaires d'un véhicule à conduire leur véhicule à un garage du réseau de distribution de la marque afin de faire effectuer des adaptations au hardware ou au software en vue de sauvegarder la sécurité, la santé publique, l'environnement ou la conformité du véhicule ;

5° conformité : la concordance avec les réglementations énumérées à l'annexe 26 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 et avec la description et les caractéristiques reprises dans les informations précontractuelles et contractuelles ;

6° euronorme : le seuil maximal de la concentration de certaines substances polluantes dans les émissions de véhicules automoteurs défini par les directives et règlements européens successifs ;

7° véhicule connecté : un véhicule dont des données sont transmises à distance par voie électronique à une banque de données tenue par le constructeur du véhicule ou par son préposé.

8° Banque-Carrefour des véhicules : la Banque-Carrefour visée par la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules.

Le Roi peut étendre la définition de la notion de véhicule à d'autres catégories de véhicules. Il peut exclure, sur base de leur nature ou de leur montant, certains travaux relatifs à un véhicule du champ d'application de la présente loi.

Art. 4.

§ 1^{er}. ...

§ 2. ...

§ 3. Lors de la vente d'un véhicule déjà immatriculé en Belgique, le vendeur transmet à l'acheteur un document qui émane de l'association visée à l'article 6 et qui comprend toutes les données disponibles auprès de cette association jusqu'à une date récente concernant le kilométrage du véhicule concerné. La présente disposition ne s'applique pas lorsque le véhicule est vendu à un professionnel.

§ 4. ...

Art. 6.

§ 1^{er}. ...

Le Roi peut étendre la définition de la notion de véhicule à d'autres catégories de véhicules. Il peut exclure, sur base de leur nature ou de leur montant, certains travaux relatifs à un véhicule du champ d'application de la présente loi.

Art. 3/1. Lors de l'offre en vente d'un véhicule déjà immatriculé, le professionnel indique l'historique kilométrique du véhicule ainsi que les autres données visées à l'article 4, § 3, tels qu'ils sont disponibles à ce moment auprès de l'association visée à l'article 6.

A cette fin, il peut consulter les données visées auprès de l'association, suivant les modalités qu'elle détermine.

Art. 4.

§ 1^{er}. ...

§ 2. ...

§ 3. Lors de la vente d'un véhicule déjà immatriculé ~~en Belgique~~, le vendeur transmet à l'acheteur un document qui émane de l'association visée à l'article 6 et qui comprend toutes les données disponibles auprès de cette association jusqu'à une date récente concernant le kilométrage du véhicule concerné, **l'euronorme, l'émission CO₂ officielle en mentionnant la procédure d'essai utilisée, l'éventuelle obligation de de soumettre le véhicule à un contrôle après accident avant qu'il puisse être remis en circulation, et les éventuelles actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite pour le véhicule concerné.** La présente disposition ne s'applique pas lorsque le véhicule est vendu à un professionnel.

Le vendeur a la charge de la preuve qu'il a, au plus tard à la conclusion du contrat, fourni à l'acheteur le document visé à l'alinéa précédent.

§ 4. ...

Art. 6.

§ 1^{er}. ...

§ 2. L'association communique les données d'un véhicule, dont elle dispose, à des tiers à leur demande. Cette demande mentionne le numéro de châssis du véhicule concerné en ne peut avoir pour objet que de connaître le kilométrage exact de ce véhicule.

~~§ 2. L'association communique les données d'un véhicule, dont elle dispose, à des tiers à leur demande. Cette demande mentionne le numéro de châssis du véhicule concerné en ne peut avoir pour objet que de connaître le kilométrage exact de ce véhicule.~~

Pour autant qu'elle puisse en disposer en application du paragraphe 3, l'association communique à des tiers, à leur demande, les données suivantes d'un véhicule déjà immatriculé :

- les kilométrages enregistrés ;
- l'euronorme à laquelle le véhicule répond ;
- l'émission CO₂ officielle et la procédure d'essai utilisée ;
- l'éventuelle obligation de soumettre le véhicule à un contrôle après accident avant qu'il puisse être remis en circulation ;
- les éventuelles actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite pour le véhicule concerné.

La demande du tiers mentionne le numéro de châssis du véhicule concerné et ne peut avoir comme objectif de satisfaire aux obligations visées à l'article 4, § 3, lorsqu'il veut vendre le véhicule.

§ 2/1. La communication visée au paragraphe 2 s'applique sans préjudice de la possibilité d'une communication de données à la personne concernée sur base des droits qui lui sont conférés par le Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la Directive 95/46/CE. Le Roi détermine, après avis de l'Autorité de protection des données, les preuves pertinentes que la personne concernée doit pouvoir présenter afin de prouver que le véhicule lui appartient, ainsi que la mesure dans laquelle elles doivent être récentes, en vue de pouvoir exercer ces droits.

Afin de faciliter l'exercice des droits de la personne concernée sur base du règlement

visé à l'alinéa précédent, l'association visée au paragraphe 1^{er} lui donne la possibilité d'introduire sa demande par voie électronique.

§ 3. Selon les modalités fixées par le Roi, les professionnels et les organismes agréés d'inspection automobile fournissent toute information relative au kilométrage des véhicules et contribuent au fonctionnement de l'association.

Le Roi détermine les informations que le service chargé de l'immatriculation des véhicules fournit à l'association, ainsi que les modalités du concours prêté par le service à l'association.

§ 3. Selon les modalités fixées par le Roi, les professionnels et les organismes agréés d'inspection automobile fournissent toute information relative au kilométrage des véhicules et contribuent au fonctionnement de l'association.

~~Le Roi détermine les informations que le service chargé de l'immatriculation des véhicules fournit à l'association, ainsi que les modalités du concours prêté par le service à l'association.~~ Le Roi détermine les renseignements, pour autant qu'ils soient disponibles, que la Banque-Carrefour des véhicules communique à l'association et les modalités relatives à la collaboration que la Banque-Carrefour octroie à l'association.

Suivant les modalités fixées par le Roi, les constructeurs de véhicules nouveaux ou leurs préposés communiquent à l'association les renseignements suivants dont ils peuvent disposer pour des véhicules déjà inscrits :

- les actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite pour le véhicule ;
- les kilométrages des véhicules connectés ;
- l'historique kilométrique des véhicules ayant déjà été immatriculés dans un autre pays avant l'immatriculation en Belgique.

Les experts en automobiles visés par la loi du 15 mai 2007 relative à la reconnaissance et à la protection de la profession d'expert en automobiles et créant un Institut des experts en automobiles informent l'association, lorsqu'ils constatent qu'un véhicule doit subir un contrôle après accident avant qu'il ne puisse être remis en circulation. Le Roi fixe les modalités à ce sujet. Les organismes agréés d'inspection automobile informent l'association, lorsque ce contrôle après accident a été effectué.

Le Roi peut désigner d'autres organismes, associations et secteurs professionnels qui sont

Le Roi peut désigner d'autres organismes, associations et secteurs professionnels qui sont

associés au fonctionnement de l'association et fixer les modalités de leur contribution au fonctionnement de celle-ci.

Les arrêtés pris en exécution du présent paragraphe sont soumis au préalable à la Commission de la protection de la vie privée.

§ 4. ...

Art. 7. Nonobstant toute clause contraire et sans préjudice de l'application de l'article 1116 du Code civil, toute infraction aux dispositions des articles 3 et 4 entraîne la résolution de la vente si l'acheteur en fait la demande.

Art. 8. Sans préjudice de l'application de peines plus sévères prévues par le Code pénal, les infractions aux articles 3, 5 et 6, § 3, seront punies d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 10 euros à 3.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

associés au fonctionnement de l'association et fixer les modalités de leur contribution au fonctionnement de celle-ci.

Les arrêtés pris en exécution du présent paragraphe sont soumis au préalable à ~~la Commission de la protection de la vie privée~~ **l'Autorité de protection des données.**

§ 4. ...

Art. 7. Nonobstant toute clause contraire et sans préjudice de l'application de l'article 1116 du Code civil, ~~toute infraction aux dispositions des articles 3 et 4 entraîne la résolution de la vente si l'acheteur en fait la demande~~ **le juge résolu, en cas d'infraction aux dispositions des articles 3 et 4, le contrat de vente lorsque l'acheteur en fait la demande. Sauf preuve du contraire les données mentionnées dans les documents sont réputées exactes. mentionnées dans les documents.**

Art. 8. Sans préjudice de l'application de peines plus sévères prévues par le Code pénal, les infractions ~~aux articles 3, 5 et 6, § 3, aux articles 3, 3/1, 5 et 6, § 3,~~ **aux articles 3, 3/1, 5 et 6, § 3,** seront punies d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 10 euros à 3.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

**Advies nr. 30/2018 van 11 april 2018**

Betreft: Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen (CO-A-2018-015)

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (hierna "de Commissie");

Gelet op de wet van 8 december 1992 *tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens* (hierna WVP), inzonderheid artikel 29;

Gelet op het verzoek om advies van de minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met de Buitenlandse Handel (hierna "de aanvrager"), ontvangen op 14 februari 2018;

Gelet op het overleg met de aanvrager en de V.Z.W. Car Pass van 14 maart 2018;

Gelet op het verslag van de voorzitter;

Brengt op 11 april 2018 het volgende advies uit:

Advies 30/2018 - 2/11

De Commissie vestigt er de aandacht op dat er recent nieuwe Europese regelgeving inzake de bescherming persoonsgegevens werd uitgevaardigd: de algemene Verordening betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en de Richtlijn voor Politie en Justitie. Deze teksten verschenen in het Europese Publicatieblad van 4 mei 2016^[1].

De verordening, meestal AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming) genaamd, is van kracht geworden twintig dagen na publicatie, nl. op 24 mei 2016 en wordt, twee jaar later, automatisch van toepassing: 25 mei 2018. De richtlijn voor politie en justitie moet via nationale wetgeving omgezet worden tegen uiterlijk 6 mei 2018.

Voor de Verordening betekent dit dat vanaf 24 mei 2016, en gedurende de termijn van twee jaar voor de tenuitvoerlegging, op de lidstaten enerzijds een positieve verplichting rust om alle nodige uitvoeringsbepalingen te nemen en anderzijds ook een negatieve verplichting, de zogenaamde "onthoudingsplicht". Laatstgenoemde plicht houdt in dat er geen nationale wetgeving mag worden uitgevaardigd die het door de Verordening beoogde resultaat ernstig in gevaar zou brengen. Ook voor de Richtlijn gelden gelijkaardige principes.

Het verdient dan ook aanbeveling om desgevallend nu reeds op deze teksten te anticiperen. En het is in de eerste plaats aan de adviesaanvrager(s) om hier rekening mee te houden in zijn (hun) voorstellen of ontwerpen. De Commissie heeft in onderhavig advies, in de mate van het mogelijke en onder voorbehoud van mogelijke bijkomende toekomstige standpunten, alvast gewaakt over de hoger geschetste negatieve verplichting.

^[1] Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)*
Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad*
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=OJ:L:2016:119:TOC>
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2016%3A119%3ATOC>

Advies 30/2018 - 3/11

I. ONDERWERP EN CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. De Commissie ontving op 14 februari 2018 een adviesaanvraag van minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met de Buitenlandse Handel (hierna "de aanvrager") aangaande een Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 11 juni 2004 *tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen*¹ (hierna "het voorontwerp").

2. Het voorontwerp beoogt om een aantal wijzigingen door te voeren op de wet van 11 juni 2004 (hierna de "Car Pass wet"), en de K.B.'s van 1 juli 2006² en 26 augustus 2006³. De hieraan corresponderende besluiten worden hierna aangeduid als het "besluit n° 1" en het "besluit n°2".

3. De Commissie werd niet eerder verzocht om zich uit te spreken over de voormelde wet van 11 juni 2004. Zij formuleerde wel een ongunstig advies 15/2006 van 14 juni 2006⁴ aangaande het ontwerp van besluit n° 2.

II. INHOUD VAN HET VOORONTWERP

4. De voormelde wijzigingen aan de Car Pass wet hebben betrekking op volgende zaken:

- Verruiming van het toepassingsgebied: voortaan zullen ook ingevoerde wagens geïnspecteerd worden (en niet langer enkel in België ingeschreven voertuigen) (artikel 5 van het voorontwerp past artikel 4, § 3 van de wet van 11 juni 2004 aan);
- Opname van meer informatie bij de VZW Car Pass: naast de geregistreerde kilometerstanden, zullen ook worden opgenomen: informatie inzake de euronorm, de officiële CO2 uitstoot met vermelding van de gebruikte testprocedure, de eventuele verplichting om het voertuig een keuring na ongeval te laten ondergaan vooraleer het terug in het verkeer kan worden gebracht, en de eventuele terugroepacties waaraan voor het betrokken voertuig geen gevolg werd gegeven (artikel 5 van het voorontwerp);
- Toevoegen van de doorgifte van gegevens door de fabrikanten aan de VZW Car Pass voor de reeds ingeschreven voertuigen in artikel 6, § 3 van de wet van 11 juni 2004 (artikel 6 van het voorontwerp). Het gaat om de terugroepacties waaraan voor het voertuig geen gevolg werd gegeven, de kilometerstanden van geconnecteerde voertuigen, de kilometerhistoriek van voertuigen die reeds in een ander land waren ingeschreven;

¹ B.S., 5 juli 2004.

² Koninklijk besluit *tot regeling van de financiering van de vereniging belast met de registratie van de kilometerstand van voertuigen*, B.S., 24 juli 2006.

³ Koninklijk besluit *tot regeling van de medewerking aan de vereniging belast met de registratie van de kilometerstand van voertuigen*, B.S. 30 augustus 2006.

⁴ https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_15_2006_0.pdf.

- De verwijzing naar de adviezen door de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer aangaande de ontwerp K.B.'s wordt vervangen door een verwijzing naar de Gegevensbeschermingsautoriteit (artikel 6 van het voorontwerp). Er wordt ook bepaald dat deze adviezen moeten "in acht" worden genomen;
- Een aanpassing in de omschrijving van de mogelijkheid om de koop te ontbinden als de artikelen 3 of 4 van de wet van 11 juni 2004 niet zijn nageleefd (artikel 7 van het voorontwerp);
- De introductie van een actieve informatieplicht (invoeging van een nieuw artikel 3/1 in de Car Pass wet door artikel 4 van het voorontwerp);
- Anticipatie van automatische doorgifte van persoonsgegevens van geconnecteerde voertuigen naar de fabrikanten of hun gemachtigden (artikelen 4 en 6 van het voorontwerp).

5. De Commissie heeft geen principiële opmerkingen op de voormelde elementen, gelet op de basisdoelstelling van de V.Z.W., namelijk een vorm van fraude (terugdraaien van de teller) tegen te gaan. De voorgestelde wijzigingen lijken a priori relevant en niet disproportioneel. Hierna zal wel worden onderzocht in welke mate de WVP en AVG worden nageleefd, daar dit eerder een aandachtspunt was in het voormelde advies nr. 15/2006.

III. ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

1. Toepasselijkheid van de WVP en AVG

6. De Commissie herhaalt haar eerdere bevindingen aangaande de toepasselijkheid van de WVP in voormeld advies nr. 15/2006 en bij uitbreiding thans de AVG. De Car Pass verwerking werd reeds uitgebreid onderzocht en de Commissie concludeerde⁵ dat er sprake is van een verwerking van persoonsgegevens in hoofde van de VZW Car Pass. De hoofdverwerking betreft de lijst met chassisnummers met de hieraan gekoppelde persoonsgegevens.

2. Wettelijke basis van de verwerking van persoonsgegevens

7. Het doorgeven van persoonsgegevens (de kilometerstand gekoppeld aan een chassisnummer) door diverse instanties (fabrikanten, vaklui,...) aan de VZW Car Pass vormt een inmenging in de persoonlijke levenssfeer die dient te beantwoorden aan de vereisten van artikelen 8 EVRM en 22 Grondwet⁶ en de artikelen 7, 8 en 52 van het EU Handvest. Uit deze bepalingen volgt volgens de

⁵ Zie het onderzoek in de randnummers 24 tot en met 34 van het advies nr. 15/2006.

⁶ DE BOT, D. en DE HERT, P., *rtikel 22 Grondwet en het onderscheid tussen privacyrecht en gegevensbeschermingsrecht. Een formele wet is niet altijd nodig wanneer de overheid persoonsgegevens verwerkt, maar toch vaak*, CDPK, 2013, 366.

Advies 30/2018 - 5/11

rechtspraak van het Grondwettelijk Hof⁷, de adviezen van de Raad van State⁸ en de arresten van het Hof van Justitie⁹ dat elke inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven en het gezinsleven wordt voorzien door een voldoende precieze wettelijke bepaling, die moet beantwoorden aan een dwingende maatschappelijke behoefte en die evenredig is met de nagestreefde wettige doelstelling.

8. De essentiële elementen van de verwerking werden reeds onderzocht door de Commissie (randnummers 6 en volgende en 40 en volgende van het advies nr. 15/2006 van 14 juni 2006).

3. Verantwoordelijkheid van de VZW Car Pass

9. De Commissie beschouwde de VZW Car Pass eerder¹⁰ als verantwoordelijke voor de verwerking. Dit betekent dat deze VZW onder meer de verplichtingen opgelegd door of krachtens de AVG moet naleven waaronder ervoor zorgen dat de betrokkene zijn rechten kan uitoefenen (zie hierna de randnummers betreffende het recht van inzage, rectificatie en kopie onder de AVG).

4. Finaliteitsbeginsel

10. De wet van 11 juni 2004 dient de relevante doelstellingen waarvoor de gegevens van de V.Z.W. Car Pass kunnen worden gebruikt afdoende duidelijk te bepalen. De Commissie oordeelde eerder dat de wet van 11 juni 2004 tekort schoot op het gebied van het bepalen van de finaliteit van de verwerking van de persoonsgegevens verbonden aan het chassisnummer (zie randnummers 10 en 51 van voormeld advies nr. 15/2006).

11. Artikel 6, § 2 van de wet van 11 juni 2004 stelt dat de VZW Car Pass de gegevens meedeelt van de gegevens van een voertuig waarover zij beschikt aan derden op hun vraag. Deze vraag vermeldt het chassisnummer van het betrokken voertuig en "*mag enkel tot doel hebben om de juiste kilometerstand van dit voertuig te kennen*".

12. Het is niet duidelijk of de voormelde finaliteit betrekking heeft op derden (niet eigenaars van de wagen, of op de betrokkene zelf die aan de hand van (een combinatie van) recente en relevante documenten kan aantonen dat de wagen op zijn naam geregistreerd staat. Uit overleg met de aanvrager blijkt dat de doelgroep de eigenaars van wagens is. Indien de betrokkene zijn wagen

⁷ Zie onder meer punt B.5.1 van GwH 19 juli 2005, nr. 131/2005, B.5.5. van GwH 18 oktober 2006, nr. 151/2006, B.35.3 van GwH 10 november 2011, nr. 166/2011 en B.7 van GwH, 20 maart 2014, nr. 48/2014.

⁸ Zie advies 38.782 van 11 augustus 2005 betreffende het voorontwerp van wet "betreffende de analyse van de dreiging", Kamer, 2005-2006, 2032/001, gepubliceerd op <http://www.dekamer.be/FLWB/PDF/51/2032/51K2032001.pdf>

⁹ Zie o.m. HvJ, 9 november 2010, Volker en Markus Schecke GbR en Hartmut Eifert v. Land Hessen, zaken C-92/09 en C-93/09. De zaak betref een toepassing van het proportionaliteitsbeginsel op de verplichte publicatie van persoonsgegevens van begunstigen van landbouwsteun.

¹⁰ Zie randnummer 37 van het advies nr. 15/2006.

Advies 30/2018 - 6/11

verkoopt kan hij tegen betaling een Car Pass kopen, waarop (onder meer) de geverifieerde kilometerstand vermeld staat, gekoppeld aan het chassisnummer.

13. Om de betrouwbaarheid van de gegevens gelinkt aan het chassisnummer te verhogen zou de betrokkene juist zijn rechten van toegang en verbetering moeten kunnen uitoefenen bij de VZW Car Pass. De **finaliteit van controle van de betrouwbaarheid van de behandelende professional**¹¹ is een legitieme doelstelling die niet alleen kadert in het opzet om fouten of nalatigheid bij de registratie van kilometerstanden tegen te gaan, maar ook gebaseerd is op de plicht van de verantwoordelijke om onjuiste gegevens te schrappen of bij te werken (artikel 5 1. d) AVG).

14. De Commissie is derhalve van oordeel dat artikel 6, § 2 van de wet van 11 juni 2004 moet worden aangepast daar het woord "*enkel tot doel*" te restrictief is. Omdat uit overleg met de aanvrager blijkt dat een tekstvoorstel hierbij nuttig kan zijn, kan deze aanpassing van de wet van 11 juni 2004 gebeuren door toevoeging van de volgende zin: "*Deze mededeling geldt onverminderd de mogelijkheid van mededeling aan de betrokkene onder de Algemene Verordening Gegevensbescherming ter gelegenheid van uitoefening van de rechten.*"

5. Juistheid (betrouwbaarheid) van de Car Pass (kilometer)gegevens (artikelen 4 § 1, 4° WVP en 5.1. d) AVG)

15. De betrouwbaarheid van de Car Pass verwerking is afhankelijk van de betrouwbaarheid van de deelnemende handelaars en aangesloten bedrijven (garagehouders, bandencentrales, pechdiensten,...), en meer bepaald de nauwgezetheid (of het gebrek daaraan) die aan de dag wordt gelegd om de Car Pass databank up to date te houden na elk onderhoud of interventie.

16. De Commissie stelt vast dat de betrokkenen die een wagen laten onderhouden geen afdoende controlemiddel wordt gegeven om te kunnen nagaan of de professional de kilometerstand daadwerkelijk heeft laten opnemen bij de VZW Car Pass. De vraag die de betrokkene zich kan stellen is of de onderhoudshistoriek van de wagen ook correct wordt opgeladen bij de VZW Car Pass. Een controlemiddel hiertoe is reeds voorhanden in de vorm van de rechten van toegang en verbetering onder de artikelen 10 en 12 WVP en de artikelen 15.1 en 16 AVG (zie infra).

¹¹ Geeft men de kilometerstand wel dan niet tijdig en correct door, wat een impact heeft op de waarde van mijn wagen.

Advies 30/2018 - 7/11

6. Transparantie en Informatieplicht (artikel 14 AVG)

17. De website van de VZW Car Pass bevat sinds eind februari 2018 een privacyverklaring ("privacy policy")¹². Het valt hierbij op dat de website onder de rubriek "Toegang, verbetering en verwijdering van je gegevens" expliciet stelt :

"Car-Pass kent de titularis van de voertuigen niet en zal noch telefonisch, noch per mail, vragen beantwoorden over de kilometerhistoriek van een voertuig en/of de vaklui die tellerstanden over een voertuig aan Car-Pass hebben meegedeeld. Wens je te weten welke tellerstanden van je voertuig Car-Pass heeft opgeslagen in zijn databank, dan volstaat het om je met het voertuig in een willekeuring station van de autokeuring aan te bieden en er een Car-Pass te vragen."

18. De privacyverklaring blijkt verder de mogelijkheid van toegang tot persoonsgegevens uit te sluiten voor "data, die geen betrekking hebben op de kilometerhistoriek van een voertuig". De informatie op de website van de VZW Car Pass bevat verder geen informatie aangaande het gebruik van cookies¹³.

7. Het recht van inzage (toegang) van de betrokkene (artikelen 15 AVG en 10 WVP)

19. De Commissie is van oordeel dat de in randnummers 17 en 18 vermelde bepalingen op de website van de VZW Car Pass dienen te worden geschrapt nu zij strijdig zijn met het recht van inzage van de betrokkene ten opzichte van de hem betreffende persoonsgegevens (chassisnummer en hieraan gekoppelde gegevens van de wagen bij de VZW Car Pass). Het opleggen van onredelijke voorwaarden of anderzijds bemoeilijken van het uitoefenen van de rechten van de betrokkene ten aanzien van de VZW Car Pass (bv. door misleidende bewoordingen in de privacy policy) is immers een handeling in strijd met het recht van inzage.

20. De betrokkene moet zich derhalve elk moment kunnen wenden tot de VZW Car Pass om na te gaan welke persoonsgegevens die hem betreffen worden verwerkt. De betrokkene moet in dat geval uiteraard wel kunnen aantonen dat hij "betrokkene" is, dit wil zeggen dat de wagen hem toebehoort. Dit kan aan de hand van de relevante bewijzen zoals facturen van dienstverleners en het certificaat dat bij de verkoop van een nieuwe wagen wordt meegegeven.

¹² <https://www.car-pass.be/nl/privacy-policy>.

¹³ Zie dienaangaande artikel 129,1° lid, 1° van de wet van 13 juni 2005 *betreffende de elektronische communicatie*, B.S., 20 juni 2005.

Aanbeveling uit eigen beweging nr. 01/2015 van 4 februari 2015 over het gebruik van cookies, gepubliceerd op http://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/aanbeveling_01_2015.pdf.

21. De Commissie acht het van belang dat de wetgever alsnog de mogelijkheden regelt voor de betrokkene om aan te tonen dat hij "betrokkene" is in de zin van de AVG, in plaats van dit aspect over te laten aan de discretie van de VZW Car Pass.

22. Op verzoek van de aanvrager formuleert de Commissie een concreet tekstvoorstel dat kan worden toegevoegd in artikel 6, § 2 van de wet van 11 juni 2004: *"De Koning bepaalt na advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit de relevante bewijzen en hoe recent deze moeten zijn, die de betrokkene moet kunnen voorleggen om aan te tonen dat de wagen hem toebehoort, teneinde de rechten onder de Verordening 2016/679 uit te kunnen oefenen"*.

8. Het recht van rectificatie van de betrokkene

23. De betrokkene heeft ook een recht van rectificatie (verbetering) aangaande de hem betreffende persoonsgegevens bij de VZW Car Pass (chassisnummer en hieraan gekoppelde gegevens van de wagen). Dit volgt uit artikelen 16 AVG en 12 WVP.

24. De Commissie wijst er op dat de combinatie van het uitoefenen van het recht van toegang en het recht van verbetering van de betrokkene ook een nuttig instrument kan zijn voor betrokkene om te verifiëren of garagehouders nalatig zijn met (het niet zo nauw nemen met) het naleven van de wet van 11 juni 2004. Om de verkoopwaarde van de eigen wagen te bewaken over een zekere gebruiksduur zal de zorgvuldige eigenaar wellicht willen waarborgen dat zijn onderhoudsprofessional ook elke interventie correct laat registreren in de databank van de VZW Car Pass, en periodiek een recht van toegang willen uitoefenen. Indien er bij zo'n consultatie een gebrek aan melding van diverse onderhoudsintervallen wordt vastgesteld door de garagehouder, zal het recht van verbetering (aan de hand van facturen of andere documenten die een aanwijzing van een interventie of onderhoud op een bepaalde kilometerstand weergeven), ook een lege status van een voertuighistoriek moeten kunnen helpen opvullen.

9. Naleving van (overige rechten en plichten van) de AVG

25. Naast de toepasselijkheid van de voormelde rechten van inzage en rectificatie zullen de volgende rechten en plichten onder de AVG ook de aandacht van de VZW Car Pass vragen :

9.1. Het recht op (kosteloze eerste) kopie van de betrokkene (artikel 15.3 AVG)

26. De AVG bepaalt dat de verwerkingsverantwoordelijke de betrokkene een kopie verstrekt *"van de persoonsgegevens die worden verwerkt. Indien de betrokkene om bijkomende kopieën verzoekt,*

Advies 30/2018 - 9/11

kan de verwerkingsverantwoordelijke op basis van de administratieve kosten een redelijke vergoeding aanrekenen. Wanneer de betrokkene zijn verzoek elektronisch indient, en niet om een andere regeling verzoekt, wordt de informatie in een gangbare elektronische vorm verstrekt."

9.2. Het faciliteren van de uitoefening van de rechten van de betrokkene (artikel 12.2 AVG)

27. Als verwerkingsverantwoordelijke moet de VZW Car Pass de uitoefening van de rechten van de betrokkene faciliteren. Uit overweging 59 van de AVG blijkt dat het hierbij kan gaan om verzoeken elektronisch in te dienen. De Commissie wijst op het feit dat in Nederland de betrokkene intussen een zogenaamd "tellerrapport"¹⁴ (een Nederlandse Car Pass) kan opvragen met behulp van zijn Nederlandse identiteitskaart via de dienst RDW. Naar analogie zou een (kosteloze) toegang met behulp van de e-ID moeten kunnen worden voorzien.

9.3. Het uitoefenen van de rechten is kosteloos (artikel 12.5 AVG)

28. Analoot aan de huidige regeling¹⁵ is het uitoefenen van het recht van inzage kosteloos. Hierop kan enkel een uitzondering worden gemaakt indien de verwerkingsverantwoordelijke kan aantonen dat verzoeken van een betrokkene "kennelijk ongegrond of buitensporig zijn, met name vanwege hun repetitieve karakter" (artikel 12.5 AVG). In dat geval kan de verwerkingsverantwoordelijke weigeren gevolg te geven aan het verzoek of een redelijke vergoeding aanrekenen in het licht van de gemaakte administratieve kosten.

29. De betrokkene kan derhalve niet worden verplicht om een Car Pass te kopen om vervolgens maar een deel van zijn persoonsgegevens te verkrijgen. Anderzijds vloeit uit de AVG niet voort dat de betrokkene een gratis Car Pass zou moeten kunnen krijgen. De Car Pass is een legitieme dienst die zijn eigen logica heeft en waarvoor de AVG niet verhindert dat de betrokkene een vergoeding wordt aangerekend.

9.4. De meldingsplicht van beveiligingsincidenten (artikelen 33 en 34 AVG)

30. Met ingang van 25 mei 2018 geldt een meldplicht voor gegevenslekken. Deze meldplicht houdt in dat organisaties zoals de VZW Car Pass een melding moeten doen bij de Gegevensbeschermingsautoriteit aan de hand van het online meldingsformulier zodra er bij

¹⁴ <https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/auto/tellerstanden/tellerrapport-aanvragen>

¹⁵ Het vroegere art. 10, § 1, tweede lid WVP voorzag in de betaling van een voorafgaande heffing bedoeld om alleen de administratiekosten te dekken. Het bedrag hiervan werd door het K.B. nr. 4 vastgesteld op 100 BEF. Het voorontwerp van wet voorzag weliswaar dat de Koning ook het bedrag, de voorwaarden en de wijze van betaling van een voorafgaande heffing om alleen de administratiekosten te dekken, kon bepalen, maar tijdens de parlementaire bespreking werd een amendement ingediend om deze bepaling weg te laten. Zie amendement nr. 28 van de heren Letenneur en Willems, Parl. St., Kamer, 1997-98, nr. 1566/4, 13.

gegevenslek een risico bestaat voor de fundamentele rechten en vrijheden van de betrokkenen. In geval van een gegevenslek met een hoog risico voor de betrokkenen moet ook worden gemeld aan de betrokkenen zelf.

9.5. De verantwoordingsplicht van de VZW Car Pass ("Accountability") (artikel 5.2 AVG)

31. Omdat de VZW Car Pass met ingang van 25 mei 2018 de plicht heeft om aan te tonen dat zij voldoet aan de AVG, dient zij de Gegevensbeschermingsautoriteit te informeren of en hoe zij gevolg zal verlenen aan dit advies.

32. Bij gebrek aan aantoonbare naleving van de AVG is de Commissie van oordeel dat de VZW Car Pass alsnog haar erkenning zou moeten kunnen verliezen om de gegevens te verwerken overeenkomstig artikel 6, § 4 van de wet van 11 juni 2004 zolang als niet kan worden aangetoond dat de VZW de door haar beheerde persoonsgegevens verwerkt conform de AVG.

IV. BESLUIT

33. De Commissie heeft geen principiële opmerkingen op de inhoud van het voorontwerp. Zij herhaalt wel de elementen die al waren opgesomd in haar advies nr. 15/2006 van 14 juni 2006 aangaande de toepasselijkheid en de noodzakelijke naleving van de WVP. De wetgever kan ook duidelijker waarborgen dat de VZW Car Pass de AVG naleeft aan de hand van twee concrete wijzigingen:

- om de doelstellingen van de verwerking in het licht van de AVG correct te verwoorden formuleert de Commissie een concreet tekstvoorstel tot aanpassing van artikel 6, § 2 van de wet van 11 juni 2004 (zie randnummer 14);
- de aanvaardbare modaliteiten via dewelke de betrokkene moet kunnen aantonen dat de persoonsgegevens bij de VZW Car Pass hem betreffen voor het uitoefenen van de rechten worden best bepaald aan de hand van een bijzondere reglementaire basis hiertoe in de wet van 11 juni 2004 (zie tekstvoorstel in randnummer 22).

Advies 30/2018 - 11/11

OM DEZE REDENEN

De Commissie verleent een gunstig advies, mits strikte naleving van de voorwaarden in de randnummers 19 (aanpassing website Car Pass), 27 (faciliteren van de uitoefening van de rechten), 28 (kosteloos uitoefenen van de rechten van de betrokkene) en 31 (verantwoordingsplicht VZW Car Pass).

De Wnd. Administrateur,

De Voorzitter,

(get.) An Machtens

(get.) Willem Debeuckelaere

**Avis n° 30/2018 du 11 avril 2018**

Objet : avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 *réprimant la fraude au kilométrage des véhicules* (CO-A-2018-015)

La Commission de la protection de la vie privée (ci-après "la Commission") ;

Vu la loi du 8 décembre 1992 *relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après "la LVP"), en particulier l'article 29 ;

Vu la demande d'avis du ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur (ci-après "le demandeur"), reçue le 14 février 2018 ;

Vu la concertation avec le demandeur et l'asbl Car-Pass du 14 mars 2018 ;

Vu le rapport du Président ;

Émet, le 11 avril 2018, l'avis suivant :

Avis 30/2018 - 10 - 2/11

La Commission attire l'attention sur le fait qu'une nouvelle réglementation européenne relative à la protection des données à caractère personnel a été promulguée récemment : le Règlement général relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et la Directive Police et Justice. Ces textes ont été publiés au journal officiel de l'Union européenne le 4 mai 2016^[1].

Le Règlement, couramment appelé RGPD (Règlement général sur la protection des données), est entré en vigueur vingt jours après sa publication, soit le 24 mai 2016, et est automatiquement applicable deux ans plus tard, soit le 25 mai 2018. La Directive Police et Justice doit être transposée dans la législation nationale au plus tard le 6 mai 2018.

Pour le Règlement, cela signifie que depuis le 24 mai 2016, pendant le délai d'exécution de deux ans, les États membres ont d'une part une obligation positive de prendre toutes les dispositions d'exécution nécessaires, et d'autre part aussi une obligation négative, appelée "devoir d'abstention". Cette dernière obligation implique l'interdiction de promulguer une législation nationale qui compromettrait gravement le résultat visé par le Règlement. Des principes similaires s'appliquent également pour la Directive.

Il est dès lors recommandé d'anticiper éventuellement dès à présent ces textes. Et c'est en premier lieu au(x) demandeur(s) de l'avis qu'il incombe d'en tenir compte dans ses (leurs) propositions ou projets. Dans le présent avis, la Commission a d'ores et déjà veillé, dans la mesure du possible et sous réserve d'éventuels points de vue complémentaires ultérieurs, au respect de l'obligation négative précitée.

^[1] Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 *relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (Règlement général sur la protection des données)
Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil*
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2016%3A119%3ATOC>
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=OJ:L:2016:119:TOC>)

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. Le 14 février 2018, la Commission a reçu une demande d'avis du ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur (ci-après "le demandeur") concernant un avant-projet de loi modifiant la loi du 11 juin 2004 *réprimant la fraude au kilométrage des véhicules*¹ (ci-après "l'avant-projet").

2. L'avant-projet entend apporter plusieurs modifications à la loi du 11 juin 2004 (ci-après la "loi Car-Pass") et aux arrêtés royaux du 1^{er} juillet 2006² et du 26 août 2006³. Les arrêtés correspondants sont désignés ci-après comme étant l' "arrêté n° 1" et l' "arrêté n° 2".

3. Il n'a pas été demandé précédemment à la Commission de se prononcer sur la loi susmentionnée du 11 juin 2004. Elle a toutefois formulé un avis défavorable n° 15/2006 du 14 juin 2006⁴ sur le projet d'arrêté n° 2.

II. CONTENU DE L'AVANT-PROJET

4. Les modifications susmentionnées apportées à la loi Car-Pass concernent les éléments suivants :

- L'élargissement du champ d'application : désormais, les voitures importées seront également visées (et plus uniquement les véhicules immatriculés en Belgique) (l'article 5 de l'avant-projet adapte l'article 4, § 3 de la loi du 11 juin 2004) ;
- L'enregistrement de plus d'informations au sein de l'asbl Car-Pass : outre les kilométrages enregistrés, seront également enregistrées : des informations concernant l'euronorme, l'émission CO₂ officielle en mentionnant la procédure d'essai utilisée, l'éventuelle obligation de soumettre le véhicule à un contrôle après accident avant qu'il puisse être remis en circulation, et les éventuelles actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite pour le véhicule concerné (article 5 de l'avant-projet) ;
- L'ajout, à l'article 6, § 3 de la loi du 11 juin 2004, de la communication de données par les constructeurs à l'asbl Car-Pass pour les véhicules déjà inscrits (NdT : il convient de lire immatriculés) (article 6 de l'avant-projet). Il s'agit des actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite pour le véhicule, des kilométrages des véhicules connectés, de l'historique kilométrique des véhicules ayant déjà été immatriculés dans un autre pays ;

¹ M.B., 5 juillet 2004.

² Arrêté royal *réglant le financement de l'association chargée de l'enregistrement du kilométrage des véhicules*, M.B., 24 juillet 2006.

³ Arrêté royal *réglant la collaboration avec l'association chargée de l'enregistrement du kilométrage des véhicules*, M.B., 30 août 2006.

⁴ https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/avis_15_2006_0.pdf.

Avis 30/2018 - 10 - 4/11

- Le renvoi aux avis émis par la Commission de la protection de la vie privée concernant les projets d'arrêtés royaux est remplacé par un renvoi à l'Autorité de protection des données (article 6 de l'avant-projet). Il est également précisé que ces avis doivent être "pris en considération" ;
- Une adaptation dans la description de la possibilité de résoudre la vente si les articles 3 et 4 de la loi du 11 juin 2004 ne sont pas respectés (article 7 de l'avant-projet) ;
- L'introduction d'une obligation d'information active (ajout d'un nouvel article 3/1 dans la loi Car-Pass par l'article 4 de l'avant-projet) ;
- L'anticipation de la transmission automatique de données à caractère personnel de véhicules connectés aux constructeurs ou à leurs préposés (articles 4 et 6 de l'avant-projet).

5. La Commission n'a pas de remarque de principe sur les éléments susmentionnés, vu la finalité de base de l'asbl, à savoir combattre une forme de fraude (faire baisser le compteur). Les modifications proposées semblent a priori pertinentes et non disproportionnées. On examinera ci-après dans quelle mesure la LVP et le RGPD sont respectés, étant donné qu'il s'agissait d'un point d'attention dans l'avis n° 15/2006 susmentionné.

III. EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

1. Applicabilité de la LVP et du RGPD

6. La Commission rappelle ses précédentes constatations concernant l'applicabilité de la LVP formulées dans l'avis n° 15/2006 susmentionné et à présent, par extension, du RGPD. Le traitement de Car-Pass a déjà été examiné de manière approfondie et la Commission a conclu⁵ qu'il s'agissait d'un traitement de données à caractère personnel dans le chef de l'asbl Car-Pass. Le traitement principal concerne la liste des numéros de châssis avec les données à caractère personnel qui y sont liées.

2. Base légale du traitement de données à caractère personnel

7. La transmission de données à caractère personnel (le kilométrage associé à un numéro de châssis) par diverses instances (constructeurs, professionnels, ...) à l'asbl Car-Pass constitue une ingérence dans la vie privée qui doit répondre aux exigences de l'article 8 de la CEDH et de l'article 22 de la Constitution⁶, ainsi que des articles 7, 8 et 52 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union

⁵ Voir l'analyse réalisée aux points 24 à 34 inclus de l'avis n° 15/2006.

⁶ DE BOT, D. et DE HERT, P., "Artikel 22 Grondwet en het onderscheid tussen privacyrecht en gegevensbeschermingsrecht. Een formele wet is niet altijd nodig wanneer de overheid persoonsgegevens verwerkt, maar toch vaak", CDPK (Chroniques de Droit Public), 2013, 366.

européenne. Ces dispositions impliquent, selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle⁷, les avis du Conseil d'État⁸ et les arrêts de la Cour de Justice⁹, que toute ingérence (des autorités) dans le droit au respect de la vie privée et familiale soit prescrite par une disposition législative, suffisamment précise, qu'elle corresponde à un besoin social impérieux et qu'elle soit proportionnée à l'objectif légitime poursuivi.

8. Les éléments essentiels du traitement ont déjà été examinés par la Commission (points 6 et suivants ainsi que 40 et suivants de l'avis n° 15/2006 du 14 juin 2006).

3. Responsabilité de l'asbl Car-Pass

9. La Commission a considéré précédemment¹⁰ l'asbl Car-Pass comme un responsable du traitement. Cela signifie que cette asbl doit notamment respecter les obligations imposées par ou en vertu du RGPD, y compris veiller à ce que la personne concernée puisse exercer ses droits (voir ci-après les points relatifs au droit d'accès, de rectification et de copie en vertu du RGPD).

4. Principe de finalité

10. La loi du 11 juin 2004 doit définir de manière suffisamment claire les finalités pertinentes pour lesquelles les données de l'asbl Car-Pass peuvent être utilisées. La Commission a jugé précédemment que la loi du 11 juin 2004 présentait des manquements quant à la définition de la finalité du traitement des données à caractère personnel liées au numéro de châssis (voir les points 10 et 51 de l'avis n° 15/2006 susmentionné).

11. L'article 6, § 2 de la loi du 11 juin 2004 dispose que l'asbl Car-Pass communique les données d'un véhicule, dont elle dispose, à des tiers à leur demande. Cette demande mentionne le numéro de châssis du véhicule concerné et *"ne peut avoir pour objet que de connaître le kilométrage exact de ce véhicule"*.

12. On ne sait pas clairement si la finalité susmentionnée se rapporte à des tiers (qui ne sont pas propriétaires de la voiture) ou à la personne concernée elle-même qui peut prouver, à l'aide (d'une combinaison) de documents récents et pertinents que la voiture est enregistrée à son nom. Il ressort d'une concertation avec le demandeur que le groupe cible est constitué par les propriétaires de

⁷ Voir notamment le point B.5.1 de la Cour Const., 19 juillet 2005, n° 131/2005, le point B.5.5 de la Cour Const., 18 octobre 2006, n° 151/2006, le point B.35.3 de la Cour Const., 10 novembre 2011, n° 166/2011 et le point B.7 de la Cour Const., 20 mars 2014.

⁸ Voir l'avis 38.782 du 11 août 2005 concernant l'avant-projet de loi relatif à l'analyse de la menace, Chambre, 2005-2006, 2032/001, publié sur <http://www.dekamer.be/FLWB/PDF/51/2032/51K2032001.pdf>.

⁹ Voir en particulier CJUE, 9 novembre 2010, Volker und Markus Schecke GbR en Hartmut Eifert contre Land Hessen, affaires C-92/09 et C-93/09. L'affaire concernait l'application du principe de proportionnalité à la publication obligatoire de données à caractère personnel de bénéficiaires d'aides agricoles.

¹⁰ Voir le point 37 de l'avis n° 15/2006.

Avis 30/2018 - 10 - 6/11

voitures. Si la personne concernée vend sa voiture, elle peut acheter, contre paiement, un Car-Pass sur lequel figure (notamment) le kilométrage vérifié, associé au numéro de châssis.

13. Afin d'accroître la fiabilité des données liées au numéro de châssis, la personne concernée devrait précisément pouvoir exercer ses droits d'accès et de rectification auprès de l'asbl Car-Pass. La **finalité de contrôle de la fiabilité du professionnel traitant**¹¹ est une finalité légitime qui s'inscrit non seulement dans le cadre du projet visant à combattre les erreurs ou la négligence lors de l'enregistrement des kilométrages mais qui se base également sur l'obligation du responsable de supprimer ou d'adapter les données inexactes (article 5.1. d) du RGPD).

14. La Commission estime dès lors que l'article 6, § 2 de la loi du 11 juin 2004 doit être adapté, étant donné que l'expression "*ne peut avoir pour objet que*" est trop restrictive. Puisqu'il ressort d'une concertation avec le demandeur qu'une proposition de texte peut être utile dans ce contexte, cette adaptation de la loi du 11 juin 2004 peut être effectuée en ajoutant la phrase suivante : "*Cette communication s'applique sans préjudice de la possibilité d'une communication à la personne concernée en vertu du Règlement général sur la protection des données dans le cadre de l'exercice des droits.*"

5. Exactitude (fiabilité) des données (kilométriques) de Car-Pass (articles 4, § 1, 4° de la LVP et 5.1. d) du RGPD)

15. La fiabilité du traitement de Car-Pass dépend de la fiabilité des commerçants participants et des entreprises affiliées (garagistes, centrales de pneus, services de dépannage, ...), et plus précisément de la rigueur (ou du manque de rigueur) avec laquelle la base de données Car-Pass est mise à jour après chaque entretien ou intervention.

16. La Commission constate que les personnes concernées qui font entretenir une voiture ne disposent pas d'un moyen de contrôle efficace pour pouvoir vérifier si le professionnel a effectivement fait enregistrer le kilométrage auprès de l'asbl Car-Pass. La question que la personne concernée peut se poser est de savoir si l'historique des entretiens de la voiture est également enregistré correctement auprès de l'asbl Car-Pass. Un moyen de contrôle à cet effet est déjà disponible sous la forme des droits d'accès et de rectification en vertu des articles 10 et 12 de la LVP et des articles 15.1 et 16 du RGPD (voir ci-dessous).

¹¹ Le fait de transmettre le kilométrage à temps et de manière correcte a un impact sur la valeur de ma voiture.

6. Transparence et obligation d'information (article 14 du RGPD)

17. Le site Internet de l'asbl Car-Pass contient depuis fin février 2018 une déclaration de confidentialité ("privacy policy")¹². À cet égard, il est frappant de constater qu'à la rubrique "Accès, correction et effacement de vos données", le site Internet mentionne explicitement ce qui suit :

"Car-Pass ne connaît pas le titulaire des véhicules et ne répondra par téléphone ni par e-mail à aucune question sur l'historique kilométrique d'un véhicule et/ou les professionnels qui ont communiqué les relevés d'un véhicule à Car-Pass. Si vous souhaitez connaître les relevés kilométriques de votre véhicule enregistrés par Car-Pass dans sa base de données, il vous suffit de vous présenter dans un centre de contrôle technique quelconque et d'y demander un Car-Pass."

18. En outre, la déclaration de confidentialité semble exclure la possibilité d'accès à des données à caractère personnel pour des "données qui ne concernent pas l'historique kilométrique d'un véhicule". Les informations sur le site Internet de l'asbl Car-Pass ne contiennent par ailleurs aucune information relative à l'utilisation de cookies¹³.

7. Le droit d'accès de la personne concernée (articles 15 du RGPD et 10 de la LVP)

19. La Commission estime que les dispositions mentionnées aux points 17 et 18 qui figurent sur le site Internet de l'asbl Car-Pass doivent être supprimées, étant donné qu'elles sont contraires au droit d'accès de la personne concernée vis-à-vis des données à caractère personnel la concernant (numéro de châssis de la voiture et données qui y sont liées auprès de l'asbl Car-Pass). Imposer des conditions déraisonnables ou entraver d'une autre manière l'exercice des droits de la personne concernée vis-à-vis de l'asbl Car-Pass (par ex. au moyen d'affirmations fallacieuses dans la politique en matière de protection de la vie privée) constitue en effet un acte contraire au droit d'accès.

20. La personne concernée doit dès lors pouvoir à tout moment s'adresser à l'asbl Car-Pass pour vérifier quelles données à caractère personnel la concernant sont traitées. Dans ce cas, la personne concernée doit toutefois bien entendu pouvoir prouver qu'elle est la "personne concernée", c'est-à-dire que la voiture lui appartient. Cela peut se faire à l'aide des preuves pertinentes telles que des factures de prestataires de services et le certificat qui est remis lors de la vente d'une nouvelle voiture.

¹² <https://www.car-pass.be/fr/protection-de-la-vie-privee>.

¹³ Voir à cet égard l'article 129, 1^{er} alinéa, 1^o de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques, M.B. du 20 juin 2005.

Recommandation d'initiative n° 01/2015 du 4 février 2015 concernant l'utilisation des cookies, publiée sur le lien https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/recommandation_01_2015_0.pdf.

Avis 30/2018 - 10 - 8/11

21. La Commission estime important que le législateur régisse encore les possibilités pour la personne concernée de prouver qu'elle est la "personne concernée" au sens du RGPD, plutôt que de laisser cet aspect à la discrétion de l'asbl Car-Pass.

22. À la demande du demandeur, la Commission formule une proposition de texte concrète qui peut être ajoutée à l'article 6, § 2 de la loi du 11 juin 2004 : "*Le Roi détermine, après avis de l'Autorité de protection des données, les preuves pertinentes que la personne concernée doit pouvoir présenter afin de prouver que la voiture lui appartient, ainsi que la mesure dans laquelle elles doivent être récentes, en vue de pouvoir exercer les droits en vertu du Règlement 2016/679*".

8. Le droit de rectification de la personne concernée

23. La personne concernée a aussi un droit de rectification à l'égard des données à caractère personnel la concernant auprès de l'asbl Car-Pass (numéro de châssis de la voiture et données qui y sont liées). Ceci découle des articles 16 du RGPD et 12 de la LVP.

24. La Commission attire l'attention sur le fait que la combinaison de l'exercice du droit d'accès et du droit de rectification de la personne concernée peut aussi constituer un instrument utile pour la personne concernée afin de vérifier si les garagistes font preuve de négligence (manquent de sérieux) dans le respect de la loi du 11 juin 2004. Afin de surveiller la valeur marchande de sa propre voiture sur une certaine durée d'utilisation, le propriétaire consciencieux voudra peut-être des garanties que son professionnel de l'entretien fait également correctement enregistrer chaque intervention dans la base de données de l'asbl Car-Pass et voudra exercer périodiquement un droit d'accès. Si lors d'une telle consultation, on constate l'absence de mention de divers intervalles d'entretien par le garagiste, le droit de rectification (à l'aide de factures ou d'autres documents qui constituent une indication d'une intervention ou d'un entretien à un certain kilométrage) devra également permettre de contribuer à combler un vide dans l'historique d'un véhicule.

9. Respect (d'autres droits et obligations) du RGPD

25. Outre l'applicabilité des droits d'accès et de rectification susmentionnés, les droits et obligations suivants en vertu du RGPD requerront également l'attention de l'asbl Car-Pass :

Avis 30/2018 - 10 - 9/11

9.1. Le droit d'obtenir une (première) copie (gratuite) pour la personne concernée (article 15.3 du RGPD)

26. Le RGPD dispose que le responsable du traitement fournit à la personne concernée *"une copie des données à caractère personnel faisant l'objet d'un traitement. Le responsable du traitement peut exiger le paiement de frais raisonnables basés sur les coûts administratifs pour toute copie supplémentaire demandée par la personne concernée. Lorsque la personne concernée présente sa demande par voie électronique, les informations sont fournies sous une forme électronique d'usage courant, à moins que la personne concernée ne demande qu'il en soit autrement."*

9.2. Faciliter l'exercice des droits de la personne concernée (article 12.2 du RGPD)

27. En tant que responsable du traitement, l'asbl Car-Pass doit faciliter l'exercice des droits de la personne concernée. Il ressort du considérant 59 du RGPD que l'on peut aussi présenter des demandes par voie électronique. La Commission fait remarquer qu'aux Pays-Bas, la personne concernée peut entre-temps réclamer ce qu'on appelle un "tellerrapport"¹⁴ (un Car-Pass néerlandais) à l'aide de sa carte d'identification néerlandaise via le service RDW (Dienst Wegverkeer). Par analogie, un accès (gratuit) devrait pouvoir être prévu à l'aide de l'e-ID.

9.3. L'exercice des droits est gratuit (article 12.5 du RGPD)

28. Tout comme c'est le cas avec le règlement actuel¹⁵, l'exercice du droit d'accès est gratuit. Une seule exception peut être faite à ce principe si le responsable du traitement peut prouver que les demandes d'une personne concernée *"sont manifestement infondées ou excessives, notamment en raison de leur caractère répétitif"* (article 12.5 du RGPD). Dans ce cas, le responsable du traitement peut refuser de donner suite à la demande ou exiger le paiement de frais raisonnables qui tiennent compte des coûts administratifs supportés.

29. La personne concernée ne peut dès lors pas être obligée d'acheter un Car-Pass pour n'obtenir ensuite qu'une partie de ses données à caractère personnel. D'autre part, il ne ressort pas du RGPD que la personne concernée devrait pouvoir obtenir un Car-Pass gratuit. Le Car-Pass est un service

¹⁴ <https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/auto/tellerstanden/tellerrapport-aanvragen>

¹⁵ L'ancien article 10, § 1, deuxième alinéa de la LVP prévoyait le paiement d'une redevance préalable destinée à couvrir uniquement les frais administratifs. Le montant de cette redevance avait été fixé par l'arrêté royal n° 4 à 100 francs belges. L'avant-projet de loi prévoyait certes que le Roi puisse également déterminer le montant, les conditions et le mode de paiement d'une redevance préalable pour couvrir uniquement les frais administratifs mais lors de la discussion parlementaire, un amendement a été introduit afin d'abroger cette disposition. Voir l'amendement n° 28 de messieurs Leterme et Willems, Doc. Parl., Chambre, 1997-1998, n° 1566/4, 13.

Avis 30/2018 - 10 - 10/11

légitime qui a sa propre logique et pour lequel le RGPD n'empêche pas que la personne concernée se voie réclamer le paiement de frais.

9.4. L'obligation de notification d'incidents de sécurité (articles 33 et 34 du RGPD)

30. Une obligation de notification des fuites de données est d'application à compter du 25 mai 2018. Cette obligation de notification implique que des organisations telles que l'asbl Car-Pass doivent effectuer une notification auprès de l'Autorité de protection des données à l'aide du formulaire de notification en ligne dès qu'il existe un risque pour les libertés et droits fondamentaux des personnes concernées lors d'une fuite de données. Dans le cas d'une fuite de données présentant un risque élevé pour les personnes concernées, ces dernières doivent également en être informées.

9.5. La responsabilité de l'asbl Car-Pass ("Accountability") (article 5.2 du RGPD)

31. Puisqu'à partir du 25 mai 2018, l'asbl Car-Pass aura l'obligation de prouver qu'elle respecte le RGPD, elle doit informer l'Autorité de protection des données quant à la question de savoir si et de quelle manière elle donnera suite au présent avis.

32. À défaut d'un respect du RGPD pouvant être démontré, la Commission estime que l'asbl Car-Pass devrait encore pouvoir perdre son agrément pour traiter les données, conformément à l'article 6, § 4 de la loi du 11 juin 2004, tant qu'on ne peut pas prouver que l'asbl traite les données à caractère personnel qu'elle gère de manière conforme au RGPD.

IV. CONCLUSION

33. La Commission n'a pas de remarque de principe sur le contenu de l'avant-projet. Elle rappelle toutefois les éléments qui ont déjà été énumérés dans son avis n° 15/2006 du 14 juin 2006 concernant l'applicabilité et le respect nécessaire de la LVP. Le législateur peut aussi garantir de manière plus claire que l'asbl Car-Pass respecte le RGPD à l'aide de deux modifications concrètes :

- afin de formuler correctement les finalités du traitement à la lumière du RGPD, la Commission rédige une proposition de texte concrète d'adaptation de l'article 6, § 2 de la loi du 11 juin 2004 (voir le point 14) ;
- les modalités acceptables via lesquelles la personne concernée doit pouvoir prouver que les données à caractère personnel au sein de l'asbl Car-Pass la concernant pour l'exercice des droits doivent de préférence être définies à l'aide d'une base réglementaire particulière à cet effet dans la loi du 11 juin 2004 (voir la proposition de texte au point 22).

Avis 30/2018 - 10 - 11/11

PAR CES MOTIFS,

la Commission vie privée émet un avis favorable, moyennant le respect strict des conditions formulées aux points 19 (adaptation du site Internet de Car-Pass), 27 (faciliter l'exercice des droits), 28 (exercice gratuit des droits de la personne concernée) et 31 (responsabilité de l'asbl Car-Pass).

L'Administrateur f.f.,

Le Président,

(sé) An Machtens

(sé) Willem Debeuckelaere