

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 november 2018

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET ONDERWIJS, DE
NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE EN CULTURELE
INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Leen DIERICK**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister van Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel	3
II. Algemene Bespreking	9
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	10

Zie:

Doc 54 **3263/ (2017/2018):**

001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Zie ook:

004: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 novembre 2018

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'ÉCONOMIE, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'ÉDUCATION, DES INSTITUTIONS
SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES NATIONALES,
DES CLASSES MOYENNES ET
DE L'AGRICULTURE
PAR
MME **Leen DIERICK**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du ministre de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur	3
II. Discussion générale	9
III. Discussion des articles et votes	10

Voir:

Doc 54 **3263/ (2017/2018):**

001: Projet de loi.
002: Amendements.

Voir aussi:

004: Texte adopté par la commission.

9550

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Jean-Marc Delizée

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Rita Gantois, Werner Janssen, Johan Klaps, Bert Wollants
 PS Paul-Olivier Delannois, Jean-Marc Delizée, Fabienne Winckel
 MR Caroline Cassart-Mailleux, Benoît Friart, Isabelle Galant
 CD&V Leen Dierick, Griet Smaers
 Open Vld Nele Lijnen, Frank Wilrycx
 sp.a Youro Casier
 Ecolo-Groen Gilles Vanden Burre
 cdH Michel de Lamotte

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Rita Bellens, Christoph D'Haese, Inez De Coninck, Peter Dedecker, Koen Metsu
 Nawal Ben Hamou, Jacques Chabot, Michel Corthouts, Laurent Devin, Karine Lalieux
 Emmanuel Burton, Gautier Calomne, David Clarinval, Damien Thiéry
 Nathalie Muylle, Jef Van den Bergh, Vincent Van Peteghem
 Egbert Lachaert, Vincent Van Quickenborne, Tim Vandenput
 Maya Detiège, Karin Temmerman
 Kristof Calvo, Jean-Marc Nollet
 Benoît Dispa, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

PP Aldo Carcaci

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

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het voorliggende wetsontwerp besproken op haar vergadering van 23 oktober 2018.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN ECONOMIE EN CONSUMENTEN, BELAST MET BUITENLANDSE HANDEL

De heer Kris Peeters, minister van Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, licht het wetsontwerp als volgt toe.

Met het voorliggende wetsontwerp wenst de regering het succesverhaal van Car-Pass, dat meer dan 10 jaar geleden is ingezet, uit te breiden.

Het is de bedoeling om de kandidaat-koper – en dit is meer dan de consument alleen – een nog betere bescherming te bieden door:

1. ervoor te zorgen dat, zoveel als mogelijk, ook de kilometerhistoriek beschikbaar wordt gesteld voor tweedehandsvoertuigen die uit het buitenland komen;

2. meer informatie te verstrekken die relevant kan zijn voor zijn aankoopbeslissing.

De primaire doelstelling is consumentenbescherming, maar het is duidelijk dat het vermijden van fraude en het optimaliseren van de informatieverplichtingen ook in het belang zijn van de sector van de autohandel en van de eerlijke autoverkopers.

Dit wetsontwerp is de vrucht van een intense en constructieve samenwerking met de beroepsorganisaties die betrokken zijn bij de vzw Car-Pass, in het bijzonder Febiac, Traxio en Goca.

Eerst zal kort worden ingegaan op de huidige regelgeving en de resultaten ervan, om vervolgens een aantal zwakke punten en uitdagingen weer te geven. Daarna wordt toegelicht hoe dit wetsontwerp een antwoord wil bieden op die uitdagingen.

De huidige rechtsregels zijn vervat in de wet van 11 juni 2014. Deze wet heeft uitvoering gekregen via 9 besluiten, 7 koninklijke besluiten en 2 ministeriële besluiten. Deze besluiten handelen over: de erkenningsvoorwaarden en de erkenning van de vzw Car-Pass als beheerder van het centrale databestand, de verplichte vermelding van de kilometerstand op de factuur, de vrijstelling van de verplichting om kilometerstanden door te geven wanneer de vakman kleine werken uitvoert,

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 23 octobre 2018.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES CONSOMMATEURS, CHARGÉ DU COMMERCE EXTÉRIEUR

M. Kris Peeters, ministre de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, commente le projet de loi comme suit.

Par le biais de ce projet de loi, le gouvernement entend élargir le "Car-Pass", un système lancé il y a déjà plus de 10 ans et qui est incontestablement une réussite.

L'idée est d'encore renforcer la protection du candidat acheteur, donc pas seulement celle du consommateur, de la manière suivante:

1. en veillant, dans la mesure du possible, à ce que le kilométrage soit également communiqué pour les véhicules d'occasion importés de l'étranger;

2. en mettant à la disposition du candidat acheteur davantage d'informations susceptibles d'avoir un impact sur la décision d'achat.

L'objectif premier est la protection du consommateur, mais il est évident que la prévention de la fraude et le renforcement des obligations en matière d'information sont également dans l'intérêt du secteur automobile et des vendeurs honnêtes.

Le projet de loi est le fruit d'une collaboration intense et constructive avec les organisations professionnelles qui sont membres de l'ASBL Car-Pass, en particulier Febiac, Traxio et Goca.

Le ministre évoque tout d'abord brièvement l'actuelle réglementation et ses résultats, puis met en exergue plusieurs faiblesses et défis existants. Ensuite, il explique comment il entend relever ces défis grâce au projet de loi à l'examen.

Les règles de droit actuelles figurent dans la loi du 11 juin 2014. Cette loi a reçu exécution par 9 arrêtés (7 arrêtés royaux et 2 arrêtés ministériels). Ces arrêtés concernent: les conditions d'agrément et l'agrément de l'ASBL Car-Pass en tant que gestionnaire de la base de données centrale, la mention obligatoire du kilométrage sur la facture, la dispense de l'obligation de transmettre les kilométrages lorsque le professionnel réalise des petits travaux, le financement de l'ASBL, les règles

de financiering van de vzw, de regels inzake de medewerking van de betrokken partijen met de vzw en een aantal bepalingen inzake toezicht.

In de praktijk zijn kilometergegevens gemeld bij de vzw Car-Pass sedert september 2006 en eind van dat jaar werden ook de eerste kilometerattesten afgeleverd.

Car-Pass is een succesverhaal geworden. De cijfers zijn indrukwekkend:

- vorig jaar werden meer dan 822 000 Car-Pass certificaten afgeleverd;

- in amper 1 577 gevallen is er heel waarschijnlijk kilometerfraude gepleegd: we spreken dus van 0,19 %; vóór deze wetgeving werd geschat dat 1 op 8 tweedehandswagens werden verkocht met een vervalste kilometerstand;

- de gemiddelde fraude bedroeg meer dan 62 000 kilometer, wat bewijst dat het nadeel dat aan kopers wordt berokkend, substantieel is;

- vorig jaar kreeg de vzw Car-Pass bijna 15,6 miljoen nieuwe kilometerstanden binnen voor bijna 6,2 miljoen voertuigen;

- ondertussen bevat de databank bijna 200 miljoen kilometergegevens.

Dit betekent niet dat we met deze resultaten op onze lauweren mogen rusten. Er zijn nog uitdagingen en knelpunten waar een antwoord op gevonden moet worden. Deze knelpunten hebben betrekking op vier hoofdpunten:

- de ingevoerde auto's;
- de geconnecteerde voertuigen;
- het moment van inzage in de gegevens door de koper;
- de uitbreiding van de verstrekte informatie.

Als eerste punt, de problematiek van de ingevoerde tweedehandsvoertuigen. De vzw Car-Pass krijgt maar gegevens binnen vanaf het ogenblik dat een voertuig in België wordt ingeschreven. Er blijft dus een probleem bestaan voor tweedehandswagens die uit het buitenland komen. Vorig jaar ging dit om 72 515 voertuigen. Hun voorgeschiedenis, namelijk hun kilometerhistoriek vóór invoer, blijft duister en is dus fraudegevoelig.

relatives à la collaboration des parties concernées et plusieurs dispositions en matière de contrôle.

En pratique, les données kilométriques sont communiquées à l'ASBL Car-Pass depuis le mois de septembre 2006, année à la fin de laquelle les premières attestations kilométriques ont également été délivrées.

Car-Pass est une véritable réussite. Les chiffres sont impressionnants:

- l'année dernière, plus de 822 000 certificats Car-Pass ont été délivrés;

- une fraude kilométrique n'a très probablement eu lieu que dans 1 577 cas (soit un taux de fraude de 0,19 %); avant la mise en place de cette législation, on estimait qu'une voiture d'occasion sur huit était vendue avec un kilométrage falsifié;

- en moyenne, la fraude s'élevait à plus de 62 000 kilomètres, ce qui prouve que le préjudice causé aux acheteurs est substantiel;

- l'année dernière, l'ASBL Car-Pass a enregistré près de 15,6 millions de nouveaux kilométrages, pour près de 6,2 millions de véhicules;

- la banque de données contient entre-temps près de 200 millions de données kilométriques.

Cela ne signifie nullement qu'il faut se reposer sur ses lauriers. Il y a encore des défis et des points problématiques qui appellent des réponses. Ces points problématiques concernent essentiellement:

- les voitures importées;
- les voitures connectées;
- le moment d'accès aux données par l'acheteur;
- l'extension des informations fournies.

Le premier point concerne la problématique des voitures d'occasion importées. L'asbl Car-Pass ne dispose d'informations qu'à partir du moment où un véhicule est immatriculé en Belgique. Il subsiste donc un problème pour les voitures d'occasion qui viennent de l'étranger. L'an passé, il s'agissait de 72 515 véhicules. Le passé de ces véhicules, et notamment leur kilométrage avant importation, est sujet à caution et sensible à la fraude.

De gegevensuitwisseling die in november 2016 met Nederland op poten is gezet, toont dit duidelijk aan. Bij de start van die uitwisseling bleek dat er voor bijna 14 % van de voertuigen die het buurland naar ons uitvoert, problemen waren met de kilometerteller. Vandaag is dat percentage fors gedaald tot minder dan 7 %. De beste oplossing om de kilometerfraude te bannen, blijft een Europese oplossing.

De minister heeft daartoe al stappen willen zetten en heeft o.m. de Europese Commissarissen bevoegd voor consumentenzaken en voor transport aangeschreven om een initiatief van de Commissie te bepleiten. De reactie blijft spijtig genoeg, zacht uitgedrukt, matig.

Tot meer dan een opvolgingsgesprek met DG *Move* heeft dit niet geleid. Tijdens dit gesprek heeft de minister de Belgische aanpak en het succes ervan kunnen toelichten. Ook al was een zeker enthousiasme te merken bij de diensten van DG *Move*, is het weinig waarschijnlijk dat nog een initiatief mag worden verwacht van de huidige Commissie. Er werd o.m. verwezen naar de nieuwe bepalingen van de richtlijn over de technische keuring die onlangs in werking is getreden. Deze voorziet dat de lidstaten fraude met de kilometerteller strafbaar moeten stellen en dat de kilometerstand moet worden opgenomen op het schouwingsbewijs.

Een tweede uitdaging volgt uit de snelle technologische evolutie, die ervoor zorgt dat voertuigen steeds meer geconnecteerd zijn en dus van op afstand kunnen worden gevolgd. Herstellingen op afstand (via het internet) zijn geen *science fiction* meer. In toepassing van de huidige regels, worden kilometerstanden immers overgemaakt aan de vzw Car-Pass, wanneer een voertuig voor onderhoud of herstelling binnenkomt bij een vakman (een garage, een carrosseriewerkplaats, een bandenspecialist, een *fast-fitter*, enz.). De kilometerstand wordt *de visu* vastgesteld wanneer het voertuig fysiek beschikbaar is.

Daardoor wordt een veelheid aan bronnen verzekerd, die één van de sleutels vormt om fraude tegen te gaan. Dit model zal echter onder druk komen te staan door de groei van het park van geconnecteerde voertuigen. We moeten de regelgeving op dit vlak "*futureproof*" maken.

Het derde punt betreft de informatie van de kandidaat-koper. Vaststelling is vandaag dat het Car-Pass certificaat vaak pas op het laatste moment, bij de contractsluiting, aan de koper wordt voorgelegd. Het

L'échange d'informations qui a été mis en place avec les Pays-Bas en novembre 2016 l'atteste clairement. Dès le départ, le système a permis de constater que près de 14 % des véhicules importés de chez nos voisins présentaient un problème en ce qui concerne le compteur kilométrique. Aujourd'hui, ce pourcentage est tombé à moins de 7 %. Le meilleur moyen pour combattre la fraude au compteur kilométrique serait évidemment une approche européenne.

Le ministre a déjà voulu entreprendre des démarches dans ce sens et a notamment adressé aux commissaires européens qui ont la consommation et le transport dans leurs attributions un courrier pour que la commission se saisisse de ce dossier. Hélas, la réaction a été – pour le dire en termes modérés – peu enthousiaste.

Le résultat de cette démarche n'a pas dépassé le stade d'un entretien de suivi avec la DG *Move*. Au cours de cet entretien, le ministre a pu exposer l'approche retenue par la Belgique et les succès obtenus. Même si l'on a pu observer un certain enthousiasme de la part des services de la DG *Move*, il est peu probable que la Commission actuelle prenne encore une initiative dans ce domaine. Il a notamment été renvoyé aux nouvelles dispositions de la directive relative au contrôle technique qui est entrée en vigueur récemment. Cette directive prévoit que les États membres doivent sanctionner la fraude au compteur kilométrique et que le kilométrage doit figurer sur le certificat de contrôle.

Un deuxième défi qui se présente découle de l'évolution rapide de la technologie, évolution qui fait que de plus en plus de véhicules sont connectés et peuvent donc être suivis à distance. Les réparations à distance (via internet) ne sont plus une fiction. Dans le cadre de la réglementation actuelle, les kilométrages sont en effet transmis à l'asbl Car-Pass au moment où un véhicule est confié à un professionnel (garagiste, carrossier, vendeur de pneumatiques, *fast-fitter*, etc) pour un entretien ou une réparation. Le kilométrage est constaté *de visu* lorsque le véhicule est physiquement disponible.

Ceci garantit une multitude de sources qui est une des clés de la lutte contre la fraude. La croissance de la flotte de véhicules connectés pèsera toutefois de plus en plus sur ce modèle. Il faut donc assurer la pérennité de la réglementation à cet égard et adapter celle-ci aux défis de demain.

Le troisième point concerne l'information du candidat acheteur. On constate aujourd'hui que, souvent, le certificat Car-Pass n'est produit à l'acheteur qu'au dernier moment, au moment de la signature du contrat.

zou beter zijn, mocht hij in een eerder stadium daarvan kennis kunnen nemen.

En het vierde verbeterpunt is de uitbreiding van de informatie die aan de koper ter beschikking wordt gesteld. De bevraging van stakeholders ter gelegenheid van 10 jaar Car-Pass heeft aangegeven dat er nood bestaat aan meer informatie. Er zijn immers andere elementen die de prijs en het gebruik van een voertuig mee kunnen bepalen.

Hoe wordt daar nu op regelgevend vlak een antwoord op gegeven?

Ten eerste wordt het Car-Pass certificaat uitgebreid. De verkoper van een tweedehandsvoertuig zal in de toekomst zo'n uitgebreid certificaat moeten verstrekken aan de koper.

Naast de kilometerhistoriek, worden een aantal andere elementen gebundeld zodat de koper in één document de relevante informatie terugvindt.

De nieuwigheden hebben betrekking op gegevens die nuttig zijn voor de waardebeoordeling en/of voor de gebruiksmogelijkheden van het voertuig en dus van belang zijn voor de koper. Het gaat om: terugroepacties, keuring na ongeval, euronorm en CO₂-uitstoot.

1. Terugroepacties

Wanneer een merk (de fabrikant of de invoerder) beslist om terugroepacties te organiseren, worden alle betrokken titularissen aangeschreven. Zoals ook is vastgesteld tijdens de *dieselgate*-crisis, zijn die titularissen echter niet verplicht om gevolg te geven aan de uitnodiging om hun wagen naar de garage te brengen voor de vereiste verbeteringen, aanpassingen of herstellingen. Vaak gaat het om kleine zaken of beperkte voorzorgsmaatregelen. Terugroepacties kunnen echter ook slaan op grotere tekortkomingen die zijn vastgesteld en die bv. de veiligheid in het gedrang kunnen brengen.

Wanneer de titularis geen gevolg heeft gegeven aan een terugroepactie en later zijn voertuig verkoopt, kan de koper wel eens voor onaangename verrassingen komen te staan. Mogelijks had hij de wagen niet aan dezelfde prijs gekocht, indien hij dit had geweten. Om dat te voorkomen, zal de Car-Pass de terugroepacties vermelden waaraan geen gevolg werd gegeven.

Il serait préférable que ce dernier puisse en prendre connaissance à un stade antérieur.

Et le quatrième point susceptible d'amélioration est l'extension de l'information mise à la disposition de l'acheteur. La consultation des parties prenantes à l'occasion du 10^{ème} anniversaire du Car-Pass a révélé qu'il y a un besoin d'informations supplémentaires. Il y a en effet d'autres éléments qui peuvent avoir une incidence sur le prix et l'utilisation d'un véhicule.

Quelles réponses sont apportées à ces questions au niveau réglementaire?

Il y a d'abord l'extension du certificat Car-Pass. À l'avenir, c'est dans sa forme élargie que le vendeur d'un véhicule d'occasion devra délivrer un tel certificat à l'acheteur.

En plus de l'historique kilométrique, le certificat regroupe désormais un certain nombre d'autres éléments, de sorte que l'acheteur puisse retrouver les informations pertinentes dans un seul document.

Les innovations se rapportent aux données utiles à la détermination de la valeur du véhicule et/ou à ses utilisations et sont donc importantes pour l'acheteur. Il s'agit des actions de rappel, du contrôle technique après accident, de l'euronorme et des émissions de CO₂.

1. Actions de rappel

Lorsqu'une marque (le constructeur ou l'importateur) décide d'organiser des actions de rappel, elle écrit à tous les titulaires concernés. Comme il a été aussi constaté au cours de la crise du *dieselgate*, les titulaires ne sont toutefois pas obligés de donner suite à l'invitation de conduire leur voiture au garage pour les améliorations, adaptations ou réparations requises. Souvent, il s'agit de petites choses ou de mesures de précaution limitées. Les actions de rappel peuvent toutefois également porter sur des défaillances importantes qui ont été constatées et qui peuvent par exemple affecter la sécurité.

Lorsque le titulaire choisit de ne pas donner suite à une action de rappel et vend son véhicule par la suite, l'acheteur pourrait bien être confronté à de mauvaises surprises. S'il l'avait su, il n'aurait sans doute pas acheté la voiture au même prix. Pour éviter pareille situation, le Car-Pass fera état des actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite.

2. Keuring na ongeval

Meestal laat de verkoper een voertuig technisch keuren voor verkoop, vooraleer hij het verkoopt. Dit is echter geen verplichting en de verkoop van een tweedehandswagen kan juridisch perfect in orde zijn zonder zo'n keuring. De koper zal dan zelf eerst het voertuig moeten laten keuren, vooraleer hij het kan inschrijven.

In bepaalde gevallen moet het voertuig echter een speciale keuring na ongeval ondergaan. Auto-experten die een schadegeval analyseren en daarbij vaststellen dat er een ernstige beschadiging door een ongeval is geweest, beslissen dat zo'n keuring nodig is en laten dit weten aan de ondernemingen voor autokeuring.

Wanneer een voertuig dat zwaar was beschadigd en wordt verkocht zonder dat die specifieke keuring is gebeurd, kan de koper een zwaar financieel risico lopen. Gehaaide, minder betrouwbare verkopers spelen daar soms op in. Ze lappen een voertuig op en met mooie praatjes halen ze de koper over om zelf naar de keuring te gaan. Daar stelt de koper dan vast dat het gekochte voertuig niet baanwaardig is en wordt hij met heel wat bijkomende kosten geconfronteerd.

In de toekomst zal dit niet meer mogelijk zijn. Een verkoop van een zwaar geaccidenteerde voertuig zal wel nog kunnen zonder dat zo'n specifieke keuring na ongeval is gebeurd, maar de koper zal daarvan op de hoogte zijn via een speciale vermelding op de Car-Pass.

3. Euronorm en CO₂-uitstoot

Daarnaast zal de Car-Pass ook de euronorm en de CO₂-uitstoot weergeven. Die gegevens kan een koper wel via andere kanalen te weten komen, maar het voordeel zal zijn dat hij alles terugvindt op één document. Euronorm en uitstoot zijn twee belangrijke elementen omdat ze meer en meer bepalend zijn, enerzijds voor de autofiscaliteit en anderzijds in het kader van het groeiend aantal lage-emissiezones die steeds meer steden invoeren. Opnieuw twee elementen die bepalend zijn voor het gebruik en de prijs van een voertuig.

De vaststelling is dat de Car-Pass slechts laat in het verkoopproces aan bod komt, vaak pas bij de definitieve contractsluiting zelf.

2. Contrôle technique après accident

Généralement, le vendeur d'un véhicule présente celui-ci au contrôle technique avant de le vendre. Il ne s'agit cependant pas d'une obligation et, sur le plan juridique, la vente d'une voiture d'occasion peut tout à fait se dérouler sans un tel contrôle. Dans ce cas, l'acheteur devra lui-même présenter le véhicule au contrôle avant de pouvoir l'immatriculer.

Dans certains cas, le véhicule doit subir un contrôle technique spécifique après accident. Les experts automobiles qui analysent un sinistre et qui constatent l'existence de dommages graves à la suite d'un accident décident de la nécessité d'un tel contrôle technique et le font savoir aux entreprises agréées pour le contrôle automobile.

Lorsqu'un véhicule gravement endommagé est vendu sans avoir été présenté à ce contrôle technique spécifique, l'acheteur peut courir un risque financier grave. Parfois, certains vendeurs rusés et moins fiables exploitent cette situation. Ils rafistolent un véhicule et, avec de belles paroles, convainquent l'acheteur de se présenter lui-même au contrôle technique. Sur place, l'acheteur constate alors que le véhicule vendu n'est pas apte à prendre la route et doit supporter de nombreux frais supplémentaires.

Une telle situation ne sera plus possible à l'avenir. La vente d'un véhicule gravement accidenté sera toujours possible sans contrôle technique spécifique après accident, mais, grâce à une mention spéciale sur le Car-Pass, l'acheteur en sera informé.

3. Euronorme et émissions de CO₂

Par ailleurs, le Car-Pass indiquera également l'euronorme et les émissions de CO₂. Un acheteur peut évidemment obtenir ces données via d'autres canaux, mais l'avantage du Car-Pass est de rassembler toutes les informations en un seul document. L'euronorme et les émissions de CO₂ sont deux éléments importants parce qu'ils sont de plus en plus déterminants pour la fiscalité automobile, d'une part, et parce qu'un nombre croissant de villes instaurent toujours plus de zones de basses émissions, d'autre part. Il s'agit une nouvelle fois de deux éléments déterminants pour l'utilisation et le prix d'un véhicule.

On constate que le Car-Pass n'est évoqué qu'à un stade avancé du processus de vente; souvent, il n'est évoqué qu'au stade de la conclusion définitive du contrat.

Dit is deels te verklaren en te begrijpen omdat een Car-Pass – zoals trouwens een keuringsbewijs – slechts een beperkte geldigheidsduur van 2 maanden heeft. Zolang de verkoper dus niet weet dat hij een ernstige kandidaat-koper voor zich heeft, beschikt hij vaak nog niet over die documenten.

Daarom voorziet dit wetsontwerp dat een professionele verkoper van een tweedehandsvoertuig bij de tekoopaanbieding een aanduiding zal moeten doen van alle gegevens die op de Car-Pass zullen voorkomen, zoals hij dat trouwens ook moet doen voor de verkoopprijs. Op die manier is elke kandidaat-koper ingelicht, zonder dat hij uitdrukkelijk naar die gegevens moet vragen en kan hij daar rustig kennis van nemen.

Opdat de professionele die inlichtingen zou kunnen verstrekken, krijgt hij het recht om de gegevens van de databank van Car-Pass te consulteren.

Om dit alles te kunnen realiseren, moet de vzw Car-Pass uiteraard over de nodige gegevens kunnen beschikken.

Daarom wordt aan auto-experten en de keuringscentra de verplichting opgelegd om ervoor te zorgen dat de vzw op het ogenblik dat zij een kilometercertificaat moet afleveren, de nodige informatie ontvangt over een op dat ogenblik nog niet uitgevoerde keuring na ongeval.

Het is niet de bedoeling dat er een vermelding komt op de Car-Pass, wanneer het voertuig deskundig werd hersteld en met gunstig gevolg werd gekeurd. In dit geval is het voertuig immers weer volledig baanwaardig.

De autofabrikanten en -invoerders krijgen nieuwe verplichtingen opgelegd met betrekking tot drie belangrijke elementen:

1. de kilometerhistoriek van ingevoerde tweedehandswagen;
2. de terugroepacties;
3. de geconnecteerde voertuigen.

Vandaag is het zo dat via het netwerk van het merk de fabrikant en invoerder meestal toegang hebben tot de kilometerstanden van alle voertuigen van het merk, voor zover die voertuigen in een van de dealergarages van het netwerk zijn onderhouden of hersteld.

De merken kunnen dus over veel gegevens beschikken. Met het voorliggende wetsontwerp wordt ervoor

Cela s'explique en partie par la validité limitée de 2 mois d'un Car-Pass, durée de validité qui est d'ailleurs identique à celle d'un certificat de contrôle technique. Par conséquent, il arrive que le vendeur ne dispose pas encore de ces documents tant qu'il estime ne pas encore avoir trouvé de candidat acquéreur sérieux.

Voilà pourquoi le projet de loi à l'examen prévoit que, lors de la mise en vente, le vendeur professionnel d'un véhicule d'occasion doit indiquer toutes les données figurant sur le Car-Pass, comme il doit d'ailleurs également le faire pour le prix de vente. Cela permettra à chaque candidat acheteur d'être informé, sans qu'il ait à demander explicitement ces informations, et d'en prendre connaissance en toute tranquillité.

Pour que le professionnel puisse fournir ces renseignements, il aura désormais le droit de consulter les données de la banque de données Car-Pass.

Pour ce faire, il faut évidemment que l'ASBL Car-Pass puisse disposer des données nécessaires.

C'est pourquoi les experts automobiles et les stations de contrôle technique se voient imposer l'obligation de veiller à ce qu'au moment où l'ASBL Car-Pass doit délivrer une attestation kilométrique, elle dispose des informations nécessaires concernant un contrôle technique après accident qui n'aurait pas encore effectué à ce moment-là.

L'idée n'est pas de mentionner l'accident sur le Car-Pass, pourvu que le véhicule ait été réparé dans les règles de l'art et que la réparation ait été validée par le contrôle technique. Dans ce cas, le véhicule est en effet à nouveau entièrement apte à circuler sur la voie publique.

Les constructeurs et importateurs automobiles se voient imposer de nouvelles obligations concernant trois éléments importants:

1. le kilométrage des voitures d'occasion importées;
2. les rappels de véhicules;
3. les voitures connectées.

À l'heure actuelle, le constructeur et l'importateur ont généralement accès, via le réseau de distribution de la marque, aux relevés kilométriques de tous les véhicules de cette marque, pour autant que ces véhicules aient été entretenus ou réparés dans un garage du réseau.

Les marques peuvent donc disposer de nombreuses données. Le projet de loi à l'examen prévoit que ces

gezorgd dat die gegevens ook naar de databank van de vzw Car-Pass moeten gaan, wanneer de fabrikant of invoerder erover beschikt. Zodoende zal de kilometerhistoriek in het buitenland beschikbaar worden voor veel ingevoerde tweedehandswagens. Een belangrijke deur wordt als dusdanig gesloten voor kilometerfraude.

Het zijn ook de autofabrikanten en invoerders, die weten welke voertuigen de garage zijn binnengekomen in het kader van terugroepacties en welke niet. De vzw Car-Pass zal via hen over die informatie kunnen beschikken en bij de aanmaak van een Car-Pass certificaat de vermelding van een niet-beantwoorde terugroepactie kunnen verzekeren.

Hetzelfde geldt voor geconnecteerde voertuigen. De elektronische transmissie van data over zo'n voertuig verloopt niet via de dealers of garages. Het kanaal loopt rechtstreeks naar de fabrikant of invoerder. Vandaar dat zij zullen moeten instaan voor het periodiek doorgeven van kilometerstanden aan de databank van de vzw Car-Pass. Dit transmissiekanaal zal in de komende jaren alleen maar aan belang winnen. We moeten hierin voorzien willen we onze regels op dit vlak toekomstbestendig maken. De concrete uitvoeringsmodaliteiten zullen via koninklijk besluit verder worden gepreciseerd.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Maya Detiège (sp.a) verklaart zich erover te verheugen dat de initiële wet van 2004, die tot stand kwam door toedoen van toenmalig bevoegd minister, de heer Luc Vanden Bossche, haar doeltreffendheid heeft bewezen. Het spreekt voor zich dat door de evoluties op de markt en de technologie de bestaande wet aan een herziening toe was. Met de minister stelt de spreekster vast dat resultaten van het Car-Pass systeem alle verwachtingen hebben overtroffen, gezien het hoge aantal afgeleverde certificaten. Tot nog toe heeft zij ook geen weet van meldingen als zouden er fraudegevallen bekend zijn. De spreekster hoopt erop te kunnen vertrouwen dat de certificaten goed beveiligd zijn tegen namaak. Ook de in het wetsontwerp voorziene uitbreiding van de toepassing van het Car-Pass systeem, zoals bij de terugroepacties en dergelijke, wordt door mevrouw Detiège positief onthaald. Ook het mee in rekening brengen van de CO₂-uitstoot betekent een positieve evolutie.

données soient également transmises à la banque de données de l'ASBL Car-Pass lorsque le constructeur ou l'importateur en dispose. De cette manière, le kilométrage de nombreuses voitures d'occasion importées sera accessible à l'étranger, fermant ainsi la porte à une forme importante de fraude kilométrique.

Les constructeurs et les importateurs savent aussi mieux que personne quels véhicules sont repassés par le garage dans le cadre de campagnes de rappels de véhicules. Grâce à eux, l'ASBL Car-Pass pourra disposer de ces informations et pourra certifier, lors de l'établissement du certificat Car-Pass, qu'un véhicule n'a pas, le cas échéant, été soumis à la révision nécessaire dans le cadre d'une opération de rappel.

Il en va de même pour les véhicules connectés. La transmission électronique de données relatives à un tel véhicule ne s'effectue pas via les concessionnaires ou les garages, mais directement vers le constructeur ou l'importateur. C'est la raison pour laquelle c'est à eux qu'il incombera de transmettre périodiquement les relevés kilométriques à la banque de données de l'ASBL Car-Pass. Dans les années à venir, ce canal de transmission ne fera que prendre de l'ampleur. Si nous voulons adapter nos règles aux besoins futurs dans ce domaine, nous devons être prévoyants. Les modalités d'exécution concrètes seront précisées dans un arrêté royal.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Maya Detiège (sp.a) se félicite que la loi initiale de 2004, qui a vu le jour sous l'impulsion du ministre compétent de l'époque, M. Luc Vanden Bossche, ait prouvé son efficacité. Il va sans dire qu'en raison de l'évolution du marché et de la technologie, la loi existante devait être révisée. De concert avec le ministre, l'intervenante constate que les résultats du système Car-Pass ont dépassé toutes les attentes, étant donné le nombre élevé de certificats délivrés. Jusqu'à présent, elle n'a pas non plus connaissance de cas de fraude. Elle espère avoir l'assurance que les certificats sont bien protégés contre la contrefaçon. Mme Detiège se félicite également de l'extension de l'application du système Car-Pass prévue dans le projet de loi, comme dans le cas des opérations de rappel et autres. De même, la prise en compte des émissions de CO₂ est une évolution positive.

Mevrouw Karine Lalieux (PS), evalueert het wetsontwerp in zijn geheel als een positief instrument tegen mogelijke fraude bij de handel in tweedehandsvoertuigen. Zij wenst evenwel nog een antwoord op de volgende door de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (heden: Gegevensbeschermingsautoriteit) geformuleerde opmerking, nl. dat de handelwijze van de vzw Car-Pass niet conform de Europese Algemene Verordening betreffende de Gegevensbescherming en de Belgische Privacywet zou zijn. Er moet immers de mogelijkheid bestaan voor de individuele eigenaars om na te gaan of de door de vzw Car-Pass verzamelde gegevens correct zijn en, indien nodig, kunnen worden verbeterd.

B. Antwoorden van de minister

De heer Kris Peeters, minister van Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, verheugt zich over het positieve onthaal van het wetsontwerp en verklaart de tussenkomst van mevrouw Detiège volkomen te delen. Ook de minister heeft tot nog toe geen meldingen ontvangen als zouden er vervalsingen van het Car-Pass-certificaat in omloop zijn. Uiteraard zal waakzaamheid altijd geboden zijn.

Voorts verklaart de minister de bekommernis van mevrouw Lalieux met betrekking tot het respecteren van de privacy-wetgeving te delen. De vzw Car-Pass heeft de opdracht gekregen haar werkwijze te conformeren aan de nieuwe regelgeving en de minister heeft reeds de eerste signalen ontvangen dat hieraan is tegemoetgekomen.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele grondslag van het wetsontwerp. Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 tot 8

De artikelen 2 tot 8 worden zonder verdere opmerkingen eenparig aangenomen.

Mme Karine Lalieux (PS) évalue le projet de loi dans son ensemble comme un instrument positif contre les éventuelles fraudes dans le commerce des véhicules d'occasion. Toutefois, elle souhaite obtenir une réponse à la remarque suivante de la Commission de la protection de la vie privée (aujourd'hui: Autorité de protection des données), à savoir que la façon de procéder de l'ASBL Car-Pass n'est pas conforme au règlement général européen sur la protection des données ni à la loi belge sur la protection de la vie privée. Les propriétaires individuels devraient en effet avoir la possibilité de vérifier que les données collectées par l'ASBL Car-Pass sont correctes et, le cas échéant, de les corriger.

B. Réponses du ministre

M. Kris Peeters, ministre de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, se réjouit de l'accueil positif réservé au projet de loi et déclare partager pleinement l'intervention de Mme Detiège. Le ministre n'a, lui non plus, pas encore reçu d'informations selon lesquelles des contrefaçons du certificat Car-Pass sont en circulation. Bien sûr, la vigilance sera toujours de mise.

Par ailleurs, le ministre déclare partager les préoccupations de Mme Lalieux en ce qui concerne le respect de la législation sur la protection de la vie privée. L'ASBL Car-Pass a été chargée d'adapter ses méthodes de travail à la nouvelle réglementation et le ministre a déjà reçu les premiers signaux indiquant que c'était chose faite.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article détermine le fondement constitutionnel du projet de loi et ne donne lieu à aucune observation.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 2 à 8

Les articles 2 à 8 ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art.9

Mevrouw Griet Smaers (CD&V) c.s. dient amendement nr.1 (DOC 54 3263/002) in dat ertoe strekt de in werking treding van het wetsontwerp vast te stellen op 1 januari 2020. Dit geeft de federale overheid meer tijd voor het opstellen van de uitvoeringsbesluiten en de autofabrikanten en -invoerders om hun applicaties aan te passen.

Amendement nr. 1 en het aldus geamendeerde artikel 9 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art.10

Mevrouw Griet Smaers (CD&V) c.s. dient amendement nr.2 (DOC 54 3263/002) in dat ertoe strekt het woord "januari" te vervangen door het woord "maart". Dit geeft de federale overheid meer tijd voor het opstellen van de uitvoeringsbesluiten en de autofabrikanten en -invoerders om hun applicaties aan te passen.

Amendement nr. 2 en het aldus geamendeerde artikel 10 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

*
* *

Het geheel van het aldus geamendeerde en wetgevingstechnisch verbeterde wetsontwerp wordt eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Leen DIERICK

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen (artikel 78.2, vierde lid, van het Reglement):

artikel wetsontwerp	artikel gewijzigde wet 2004	aard maatregelen
art. 6	art. 6, § 2/1	koninklijk besluit
art. 6	art. 6, § 3, (nieuw genummerd) 4de lid	koninklijk besluit
art. 6	art. 6, § 3, 2de lid	koninklijk besluit
art. 6	art. 6, § 3, 3de lid	koninklijk besluit
art. 9		(niet verplicht) koninklijk besluit

Art. 9

Mme Griet Smaers (CD&V) et consorts présentent l'amendement n° 1 (DOC 54 3263/002), qui tend à fixer la date d'entrée en vigueur du projet de loi au 1^{er} janvier 2020. Cela donnera plus de temps aux autorités fédérales pour rédiger les arrêtés d'exécution et aux fabricants et importateurs automobiles pour adapter leurs applications.

L'amendement n° 1 et l'article 9 ainsi modifié sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 10

Mme Griet Smaers (CD&V) et consorts présentent l'amendement n° 2 (DOC 54 3263/002), qui tend à remplacer le mot "janvier" par le mot "mars". Cela donnera plus de temps aux autorités fédérales pour rédiger les arrêtés d'exécution et aux fabricants et importateurs automobiles pour adapter leurs applications.

L'amendement n° 2 et l'article 10 ainsi modifié sont successivement adoptés à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été amendé et corrigé sur le plan légistique, est adopté à l'unanimité.

La rapporteure,

Leen DIERICK

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution (article 78.2, alinéa 4, du Règlement):

article du projet de loi	article de la loi modifiée de 2004	nature des mesures
art. 6	art. 6, § 2/1	Arrêté royal
art. 6	art. 6, § 3, (nouvelle numérotation) alinéa 4	Arrêté royal
art. 6	art. 6, § 3, alinéa 2	Arrêté royal
art. 6	art. 6, § 3, alinéa 3	Arrêté royal
art. 9		(pas obligatoire) arrêté royal