

Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

1^{er} DÉCEMBRE 1983

PROJET DE LOI

relatif aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M. DESUTTER

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Ministre des Communication et des P. T. T. rappelle qu'un projet de loi ayant le même objet avait été déposé il y a quelques années (Doc. Sénat n° 321/1, 1979-1980), mais que ce projet a été frappé de caducité.

Le présent projet de loi tend à régler les dispositions à prendre pour assurer la sécurité routière sous l'angle technique, entre autres l'homologation des caractéristiques techniques des véhicules, éléments de véhicule ainsi que les accessoires de sécurité et le contrôle de la conformité au prototype agréé.

Les règlements techniques dans ce domaine sont de plus en plus complexes. Les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, permettent au Roi de réglementer l'utilisation des véhicules.

En ce qui concerne toutefois les conditions techniques qui doivent être respectées par les constructeurs ou les importateurs, et qui ont une incidence directe sur la liberté d'établiss-

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppierers, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — MM. Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — MM. A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — MM. Gabriels, Somers.

B. — Suppléants : MM. Ansoms, Beerden, Breynne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — MM. Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Rubens, Vanderheyden. — MM. Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. De Beul, De Mol, Meyntjens.

Voir :

616 (1982-1983) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

1 DECEMBER 1983

WETSONTWERP

betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DESUTTER

DAMES EN HEREN,

De Minister van Verkeerswezen en van P. T. T. herinnert eraan dat enkele jaren geleden een wetsontwerp ingediend werd (Stuk Senaat n° 321/1 van 1979-1980) doch echter vervallen is.

Het voorgesteld wetsontwerp beoogt de regeling van de te nemen maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid op technisch gebied, o.a. de homologatie van de technische eisen van de voertuigen, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren en de controle van de gelijkvormigheid met het aangenomen prototype.

De technische reglementen daaromtrent worden hoe langer hoe ingewikkelder. De wetten betreffende de politie voor het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968, verlenen de Koning de bevoegdheid het gebruik van de voertuigen te reglementeren.

De Raad van State heeft nochtans geoordeeld dat, wat de technische eisen betreft die door de constructeurs of de invoerdere moeten worden nageleefd en die rechtstreeks raken

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppierers, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — de heren Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — de heren A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — de heren Gabriels, Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Ansoms, Beerden, Breynne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — de heren Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Rubens, Vanderheyden. — de heren Anthuenis, Dhondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren De Beul, De Mol, Meyntjens.

Zie :

616 (1982-1983) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendementen.

sement et du commerce, le Conseil d'Etat a estimé que le Roi doit être habilité par voie législative à prendre, en ces matières, toutes les mesures nécessaires.

Il s'agit par conséquent d'une loi d'habilitation qui permet au pouvoir exécutif de prendre des mesures de contrôle.

Le projet de loi confère, il est vrai, des pouvoirs importants à l'administration mais il est difficile de trouver une autre solution pour garantir la sécurité des véhicules car la pression sur les prix de vente ne peut mettre celle-ci en péril.

Le Ministre signale d'ailleurs qu'aux Etats-Unis, l'agrément d'un prototype est soumise à des conditions beaucoup plus sévères qu'en Belgique.

Les experts chargés de contrôler les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules le font aux frais, non plus de l'administration, mais des constructeurs ou importateurs.

Lorsque le prototype est homologué par le département, le constructeur délivre un certificat de conformité pour chaque véhicule fabriqué de manière identique au prototype. Par ce certificat, il s'engage à livrer pour la vente en Belgique des véhicules identiques au prototype homologué. Il faut en effet veiller à ce que les véhicules fabriqués, par exemple, aux Etats-Unis ou au Japon restent conformes aux véhicules autorisés en Belgique.

Il y a une tendance au renforcement de la sécurité passive des véhicules.

Le département a reçu sur certains points des remarques de l'industrie, notamment au sujet du délai d'agrément.

C'est le tribunal de police qui connaîtra des infractions aux dispositions prévues par le projet et qui désignera l'expert.

II. — Discussion générale

Un membre demande si l'on dispose de statistiques relatives au nombre d'accidents de la circulation provoqués par la non sécurité des véhicules.

Le Ministre répond que de telles statistiques n'existent que pour la période antérieure à 1962. Il estime que la plupart des accidents sont dûs à une erreur humaine ou aux circonstances atmosphériques.

Pour le reste, il est difficile à déterminer si un accident est dû au véhicule lui-même ou à son mauvais entretien.

Un autre membre aborde la question du contrôle technique. Tout en se déclarant d'accord avec le projet de loi, il évoque la thèse d'un étudiant de l'université catholique de Louvain, dans laquelle est souligné le préjudice économique dû à la perte de temps qu'occasionne l'obligation du contrôle technique, du fait des longues attentes auxquelles sont astreints les automobilistes.

Le contrôle instauré en Belgique ne va-t-il pas trop loin et ne pèse-t-il pas trop lourd sur le plan économique ?

Le Ministre répond qu'il s'agit là effectivement d'un problème difficile.

Il signale à cet égard que les conducteurs d'autocar, qui sont soumis à un contrôle technique de leur véhicule trois fois par an, ont demandé que ce contrôle n'ait plus lieu que deux fois par an.

Cela a été refusé car l'examen de ces véhicules ne permettrait pas de réduire le nombre annuel de contrôles.

Par ailleurs, les véhicules transportant des produits dangereux sont contrôlés deux fois l'an.

Les voitures quant à elles font l'objet d'un contrôle technique quatre ans après la première mise en circulation, en cas de changement de propriétaire ou après avoir subi certains types d'accidents.

aan de vrijheid van vestiging en handel, de Koning door de wet moet worden gemachtigd om in deze materie alle ver-eiste maatregelen te treffen.

Het gaat dus om een delegatiewet die de uitvoerende macht de mogelijkheid geeft controlemaatregelen te nemen.

Het wetsontwerp verleent de administratie weliswaar aanzienlijke bevoegdheden, maar het is niet gemakkelijk om een andere oplossing te vinden die de veiligheid van de voertuigen garandeert, omdat de druk op de verkoopprijzen de veiligheid niet in het gedrang mag brengen.

De Minister merkt op dat de erkenning van een prototype in de Verenigde Staten aan veel strengere voorwaarden onderworpen is dan in België.

De deskundigen die moeten nagaan of de voertuigen voldoen aan de technische voorwaarden, doen zulks niet langer op kosten van de administratie, maar voor rekening van de voertuigbouwers of -importeurs.

Nadat het prototype door het departement is goedgekeurd levert de constructeur een gelijkvormigheidsattest af voor elk voertuig dat identiek is met het prototype. Door dit attest verbindt de constructeurs zich ertoe om in België voertuigen voor verkoop te leveren die identiek zijn aan het goedgekeurde prototype. Men moet er immers over waken dat de bijvoorbeeld in de Verenigde Staten of in Japan gebouwde voertuigen gelijkvormig blijven met die welke toegelaten zijn in België.

Er doet zich een trend voor om de passieve veiligheid van de voertuigen te vergroten.

Betreffende bepaalde punten en inzonderheid wat de erkenningstermijn betreft, heeft het departement vanwege de industrie opmerkingen ontvangen.

De politierechtbank is bevoegd inzake inbreuken op de bepalingen van het onderhavige ontwerp. Zij wijst ook de deskundige aan.

II. — Algemene bespreking

Een lid vraagt of er statistieken voorhanden zijn over het aantal verkeersongevallen dat aan een gebrek aan veiligheid van de voertuigen te wijten is.

De Minister antwoordt dat dergelijke statistieken alleen met betrekking tot de periode vóór 1962 voorhanden zijn. Zijns inziens worden de meeste ongevallen door menselijke vergissingen of slechte weersomstandigheden veroorzaakt.

Anderzijds kan moeilijk worden uitgemaakt of een ongeval aan het voertuig zelf dan wel aan het gebrekkige onderhoud ervan te wijten is.

Een ander lid heeft het over de kwestie van de automobieliinspectie. Hoewel hij het met het wetsontwerp eens is, haalt hij het proefschrift van een student van de U. C. L. aan, waarin gewezen wordt op de economische schade, te weeggebracht door het tijdverlies waarmede de verplichte automobieliinspectie gepaard gaat doordat de automobilisten lang moeten aanschuiven.

Gaat de inspectie in België niet te ver en heeft ze niet een te zware terugslag op economisch vlak ?

De Minister antwoordt dat dit inderdaad een moeilijk vraagstuk is.

Hij merkt daarbij op dat de buschauffeurs die hun voertuig driemaal per jaar moeten laten controleren, gevraagd hebben dat nog slechts tweemaal te moeten doen.

Dit werd geweigerd omdat uit het onderzoek van die voertuigen blijkt dat het niet mogelijk is het jaarlijks aantal keuringen te verminderen.

Anderzijds worden voertuigen die gevaarlijke producten vervoeren, tweemaal 's jaars gekeurd.

Personenwagens zijn aan de automobieliinspectie onderworpen na vier jaar in het verkeer te zijn gebracht, wanneer zij van eigenaar veranderen of wanneer zij bij bepaalde soorten ongevallen betrokken waren.

Il faut noter que le contrôle technique n'est pas obligatoire dans tous les pays et que dans certains pays où il existe, il est assez laxiste.

Dans l'oprique de la question soulevée, le Ministre rappelle cependant qu'il a augmenté la durée hebdomadaire d'ouverture des stations de contrôle technique de 36 à 45 heures, avec possibilité complémentaire de passer le contrôle sur rendez-vous et réservation de certains jours pour les poids lourds.

En outre, l'automatisation des opérations a été favorisée et, dans l'ensemble, le contrôle proprement dit est assez rapide.

Quant aux files d'attente dans certaines stations, la réparation des véhicules dans les divers centres devrait être améliorée.

D'autre part, l'intention du Ministre est, en permettant un libre choix, de rendre les stations de contrôle technique plus commerciales. A cet égard, il se déclare heureux d'avoir laissé le contrôle technique au secteur privé, car cela coûte beaucoup moins cher à l'Etat que d'en faire un établissement public.

Le membre demande s'il n'est pas possible d'envisager un contrôle au-delà de certaines heures, pour les personnes occupées durant la journée.

Le Ministre répond que jusqu'à présent, le prolongement de l'ouverture des centres jusqu'à 18 heures deux jours par semaine n'a pas provoqué un meilleur étalement de la fréquentation sur la journée.

Quant à la possibilité de rendez-vous après les heures normales d'ouverture, la question va être examinée mais cela risque d'être très coûteux.

En réponse à une question, il précise que le véhicule ne doit pas être présenté au contrôle technique nécessairement par son propriétaire.

III. — Discussion des articles et votes

Article 1

Le Ministre signale que la seule différence par rapport au projet de loi initial, déposé en 1979, consiste en l'ajout, au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des mots « et de favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie », et ce à la demande du Ministre des Affaires économiques.

D'autre part, le Ministre propose, au § 1^{er}, 1^o, de remplacer le mot « fabrication » par le mot « assemblage ».

Le cas de divers types de véhicules est évoqué à l'occasion de la discussion de cet article.

Un membre se réfère à la vogue actuelle des véhicules « tous terrains », dont certains sont importés par des particuliers et demande si le projet de loi permet la continuation de cette pratique.

Le Ministre répond que l'immatriculation, sans laquelle le véhicule ne peut circuler sur la voie publique, n'est accordée que sur homologation, laquelle est donnée par référence à un prototype. Le projet de loi tend à assurer que cette homologation soit correcte.

Cependant, certaines voitures sont quasiment fabriquées en exemplaire unique et, en ce cas, la question se pose de savoir par rapport à quoi l'homologation doit se faire.

Le Ministre signale que la préoccupation du membre sera en tout cas rencontrée.

Un autre membre cite le cas des véhicules qui tirent des remorques à chevaux. C'est le pays d'origine du véhicule qui détermine la capacité de celui-ci à tirer un certain poids.

De automobieliinspectie is niet in alle landen verplicht en in sommige landen is ze allesbehalve streng.

Voorts herinnert de Minister er in dat verband nog aan dat de stations voor automobieliinspectie door zijn toedoen thans 45 in plaats van 36 uur per week open zijn, waarbij nog komt dat men zich op afspraak kan aanbieden en dat bepaalde dagen voor vrachtwagens kunnen worden voorbehouden.

Bovendien is naar automatisering van de keuringsverrichtingen gestreefd en de eigenlijke inspectie verloopt doorgaans vrij vlot.

Het lange wachten in bepaalde stations zou kunnen worden verholpen door de voertuigen beter over de verschillende centra te verdelen.

Anderzijds ligt het in de bedoeling van de Minister de keuringscentra commerciëler te maken door op dat stuk de vrije keuze te laten. In dat verband spreekt hij er zijn tevredenheid over uit dat de automobieliinspectie in handen van de privé-sector is, wat voor de Staat minder duur uitvalt dan met een openbare instelling het geval zou zijn.

Een lid vraagt of niet kan worden overwogen dat personen die overdag werken, hun voertuig na bepaalde uren ter controle zouden aanbieden.

De Minister antwoordt dat ofschoon de centra thans twee dagen per week tot 18 uur toegankelijk zijn, het aantal keuringen daarom nog niet beter over de dag gespreid werd.

De mogelijkheid om een afspraak te maken na de normale openingsuren zal eerlang worden onderzocht, maar zulks kan erg duur uitvallen.

In antwoord op een vraag preciseert hij dat het voertuig niet noodzakelijk door de eigenaar zelf voor de technische controle moet worden aangeboden.

III. — Bespreking van de artikelen en stemmingen

Artikel 1

De Minister wijst erop dat dit ontwerp slechts op één punt verschilt van het oorspronkelijke in 1979 ingediende ontwerp, met name de toevoeging, in § 1, eerste lid, van de woorden « en ter bevordering van een rationeel energieverbruik »; dat gebeurde op verzoek van de Minister van Economische Zaken.

Anderzijds stelt de Minister voor in § 1, 1^o, het woord « fabricage » te vervangen door het woord « assemblage ».

Naar aanleiding van de bespreking van dit artikel wordt van gedachten gewisseld over divers soorten voertuigen.

Een lid wijst erop dat « terreinvoertuigen » thans in trek zijn. Sommige daarvan worden door particulieren ingevoerd; hij vraagt of het wetsontwerp die invoer nog langer mogelijk zal maken.

De Minister antwoordt dat de inschrijving, waarzonder een voertuig niet op de openbare weg mag rijden, eerst wordt toegekend nadat voor het voertuig is gehomologeerd, met verwijzing naar een type-voertuig. Het wetsontwerp wil ervoor zorgen dat die goedkeuring correct verloopt.

Toch zijn sommige van die voertuigen haast « enige exemplaren »; in dat geval rijst de vraag naar welk type-voertuig in de goedkeuring moet worden verwezen.

De Minister wijst erop dat aan de bezorgdheid van het lid hoe dan ook tegemoet zal worden gekomen.

Een ander lid haalt het geval aan van voertuigen die aanhangwagens voor vervoer van paarden trekken. Het land van herkomst van het voertuig bepaalt het maximumgewicht dat door dat voertuig mag worden getrokken.

Or, lors du contrôle technique, la remorque — à vide — est en-dessous de la norme de poids autorisé, mais celui-ci est dépassé lorsque la remorque transporte deux chevaux et, en cas d'accident, le preneur d'assurance risque de perdre le bénéfice de celle-ci. Comment cela peut-il être résolu ?

Le Ministre répond qu'il s'agit du problème des remorques sans frein, dont le poids limite pouvant être tracté par une voiture est, pour des raisons de sécurité, de 750 kg. Le département est cependant occupé à réexaminer tous les problèmes d'homologation pour les remorques de tonnage inférieur à 3 500 kg, notamment pour éviter le cas cité.

MM. Desutter et Cardoen ont introduit des amendements (Doc. n° 616/2) tendant à modifier l'article 1^{er}.

Un des deux auteurs explique qu'ils ont pour objet de garantir que le fabricant ou le constructeur, et dans certains cas l'importateur, puisse toujours être tenu pour responsable, même lorsque des infractions sont constatées par exemple chez des revendeurs.

Le Ministre déclare partager cette préoccupation, mais estime les amendements superflus car il sera prévu dans l'arrêté royal d'exécution que le représentant officiel que le constructeur aura désigné pour le représenter auprès du Ministère des Communications est pleinement responsable.

De plus, tous les constructeurs dont le siège social se trouve sur le territoire de la Communauté économique européenne sont directement responsables par suite de l'application du Traité de Rome.

Par ailleurs, en cas de faute, il importe de déterminer qui est le responsable : le constructeur, l'importateur ou le revendeur. Le problème est complexe et ne peut être résolu que par des arrêtés d'exécution. Il est donc préférable de laisser le texte aussi large que possible.

MM. Desutter et Cardoen retirent leurs amendements à l'article 1^{er}.

Cet article est adopté à l'unanimité moyennant le remplacement du mot « fabrication » par le mot « assemblage » au 1^o du § 1.

Art. 2

Cet article définit les peines et sanctions applicables aux infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution qui ont pour objet les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, aux éléments de véhicules ainsi qu'aux accessoires de sécurité.

Un membre estime que les pénalités prévues sont lourdes.

Le Ministre précise que les peines sont prononcées par le tribunal et peuvent être, par exemple, conditionnelles. Le but poursuivi est d'éviter la mise en circulation d'un véhicule non conforme au prototype agréé.

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

Art. 3

Cet article permet au Roi d'établir des règles et des mesures administratives indépendantes des sanctions pénales en vue d'assurer la conformité au prototype agréé ou homologué des véhicules, éléments de véhicules ou accessoires de sécurité mis en vente.

Un membre estime que la plupart des grands constructeurs automobiles auront la volonté de travailler en coordination avec le Ministère des Communications et qu'en fait, cet article tend essentiellement à empêcher que le contrôle soit éludé par les artisans.

Welnu, op het ogenblik van de technische controle blijft het gewicht van de lege aanhangwagens onder het vastgestelde toegelaten gewicht, maar dit laatste wordt overschreden wanneer de aanhangwagens twee paarden vervoert zodat de verzekerde, wanneer zich een ongeval voordoet wel eens de dekking van zijn verzekering zou kunnen verliezen. Hoe kan dat problem worden opgelost ?

De Minister antwoordt dat het hier gaat om het probleem van aanhangwagens zonder remmen waarvan het maximumgewicht dat door een voertuig mag worden getrokken, om veiligheidsredenen op 750 kg is vastgesteld. Het departement onderzocht echter op dit ogenblik het geheel van de problemen in verband met de goedkeuring voor de aanhangwagens van minder dan 3 500 kg, met name om te voorkomen dat het hierboven aangehaalde geval zich voordoet.

De heren Desutter en Cardoen stelden amendementen voor (Stuk n° 616/2), die ertoe strekken artikel 1 te wijzigen.

Een van de auteurs betoogt dat de amendementen willen waarborgen dat de fabrikant of de constructeur en, in sommige gevallen de importeur, altijd aansprakelijk kan worden gesteld zelfs wanneer b.v. bij de verkoper een overtreding vastgesteld wordt.

De Minister is het daarmee eens, maar volgens hem zijn de amendementen overbodig omdat het uitvoeringsbelsuit zal bepalen dat de officiële vertegenwoordiger, die door de constructeur is aangewezen om hem bij het Ministerie van Verkeerswezen te vertegenwoordigen, de volledige verantwoordelijkheid draagt.

Bovendien zijn alle constructeurs waarvan de maatschappelijke zetel binnen het grondgebied van de Europese Economische Gemeenschap gevestigd is, rechtstreeks aansprakelijk ingevolge de toepassing van het Verdrag van Rome.

Is een overtreding begaan, dan moet worden uitgemaakt wie aansprakelijk is : de constructeur, de importeur of de verkoper. Het is een ingewikkeld probleem, dat alleen door uitvoeringsbesluiten kan worden geregeld. Het verdient dus aanbeveling de tekst zo ruim mogelijk te laten.

De heren Desutter en Cardoen trekken hun amendementen op artikel 1 in.

Het artikel wordt eenparig aangenomen mits het woord « fabricage » vervangen wordt door het woord « assemblage » in het 1^o van § 1.

Art. 2

Dit artikel somt de straffen op die toepasselijk zijn op de overtredingen van deze wet en de besluiten ter uitvoering ervan en die betrekking hebben op de technische eisen betreffende de voertuigen voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren.

Een lid vindt dat de voorgestelde straffen zwaar uitvallen.

De Minister preciseert dat de straffen door de rechtbank worden uitgesproken en dat die het eventueel bij een voorwaardelijke straf kan houden. Voorkomen moet worden dat een voertuig dat niet met het erkende prototype overeenstemt, in het verkeer wordt gebracht.

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen.

Art. 3

Dit artikel biedt de Koning de mogelijkheid om, onafhankelijk van de strafrechtelijke sancties, regels en administratieve maatregelen vast te stellen om de gelijkvormigheid van de te koop aangeboden voertuigen, onderdelen van voertuigen of veiligheidstoebehoren met het aangenomen of goedgekeurde type te verzekeren.

Een lid meent dat de meeste grote autoconstructeurs met het Ministerie van Verkeerswezen zullen willen samenwerken en dat dit artikel eigenlijk hoofdzakelijk wil voorkomen dat de controle door ambachtslieden wordt omzeild.

Selon l'intervenant, le contrôle devrait même aller plus loin, notamment en ce qui concerne les compteurs de vitesse. En effet, ils sont d'un type déterminé, quels que soient le moteur et les pneumatiques, or l'un et les autres, selon leur espèce, occasionnent des écarts énormes de la vitesse réelle par rapport à la vitesse affichée par l'appareil. Un étalonnage des compteurs ne peut-il être réclamé des constructeurs ?

Le Ministre répond que le compteur est vérifié sur le véhicule-prototype. Après ce stade se pose un problème de conformité de production.

Il signale que, pour 1982, le nombre de procès-verbaux d'agrément nationaux atteint 200 pour les camions, 530 pour les remorques, 730 pour les semi-remorques, 380 pour les voitures, 110 pour les tracteurs auxquels il faut ajouter quelque 1 200 extensions de procès-verbal d'agrément existant.

Pour les homologations internationales, environ 1 000 certificats nouveaux sont émis ainsi que quelque 800 extensions sur des certificats existants, dont 600 dossiers pour les accessoires (feux, casques, rétroviseurs, vitres de sécurité, compteurs de vitesse...).

Un membre demande quelle est la portée de la dernière phrase de l'article 3.

Il présume que le mot « agrément » ne porte que sur des objets et non sur des personnes, à défaut de quoi on en arriverait à une sorte de corporatisme.

Le Ministre confirme que le mot « agrément » ne porte que sur des objets : véhicules, éléments ou accessoires de sécurité.

* * *

MM. Desutter et Cardoen ont déposé un amendement tendant à remplacer la dernière phrase, qui prévoit une interdiction de vente, par une formule prévoyant que toute décision doit être motivée et est susceptible de recours avec effet suspensif.

Les auteurs de l'amendement craignent en effet que le maintien de mesures telles que l'interdiction de vente prononcée par les autorités administratives puisse aboutir à une contradiction entre ces mesures et la décision du tribunal de police prévue à l'article 2, § 3.

Le Ministre fait remarquer que le contrôle administratif est indépendant de celui du tribunal et est imposé en vertu de la directive n° 70/156 de la Communauté européenne du 16 février 1970.

Il ajoute que les mots « dans le respect des droits de la défense » figurant au second alinéa signifient déjà que la décision doit être motivée et donner ouverture à une possibilité de recours.

L'amendement est dès lors retiré et l'article 3 est adopté à l'unanimité.

Art. 4

Cet article tend à préciser le champ des responsabilités des constructeurs, des intermédiaires et des usagers. Il prévoit que le Roi désigne les personnes qualifiées chargées de rechercher et de constater les infractions ainsi que les conditions dans lesquelles ces personnes pourront accomplir leur mission.

Un membre demande s'il n'est pas préférable de remplacer le mot « personne » par le mot « fonctionnaire ».

Le Ministre répond que les mots « personne qualifiée » constituent la terminologie usuelle et sont plus larges que le mot « fonctionnaire ».

Ils impliquent que des agents du contrôle technique, par exemple, peuvent également être chargés du contrôle.

Volgens spreker zou de controle zelfs nog verder moeten gaan, met name wat de snelheidsmeters betreft. Deze zijn immers van een bepaald type, ongeacht de motor en de banden; naargelang van de soort veroorzaken zowel de motor als de banden echter enorme verschillen tussen de werkelijke snelheid en de door het apparaat aangegeven snelheid. Kan van de constructeurs geen standardisering van de snelheidsmeters worden geveerd ?

De Minister antwoordt dat de meter op het type-voertuig wordt gecontroleerd. Na die fase rijst het vraagstuk van de gelijkvormigheid van de productie.

Hij wijst erop dat voor 1982 het aantal nationale processen-verbaal van erkenning 200 bedraagt voor de vrachtwagens 530 voor de aanhangwagens, 230 voor de opleggers, 380 voor de auto's, 110 voor de tractoren. Daar moeten ongeveer 1 200 bijkomende processen-verbaal van erkenning worden aan toegevoegd.

Voor de internationale goedkeuring worden ongeveer 1 000 nieuwe getuigschriften afgeleverd, alsmede zowat 800 documenten die bij de bestaande getuigschriften moeten worden gevoegd. Daaronder zijn de 600 dossiers voor het toebehoren (lichten, helmen, achteruitkijkspiegels, veiligheidsglas, snelheidsmeters...).

Een ander lid vraagt wat de draagwijdte is van het laatste lid van artikel 3.

Hij neemt aan dat het woord « erkenning » slechts op voorwerpen en niet op personen slaat, zo niet zou men tot een soort van corporatisme komen.

De Minister bevestigt dat het woord « erkenning » alleen op voorwerpen slaat : voertuigen, onderdelen of veiligheids-toebehoren.

* * *

De heren Desutter en Cardoen stellen een amendement voor ten einde de laatste zin, die een verkoopverbod inhoudt, te vervangen door een formule waarbij elke beslissing met redenen moet worden omkleed en waartegen beroep met schorsende kracht mogelijk is.

De auteurs van het amendement vrezen met name dat de handhaving van maatregelen, zoals het verkoopverbod dat door een administratieve overheid is opgelegd, zou kunnen leiden tot een tegenstrijdigheid tussen die maatregelen en de in artikel 2, § 3, bedoelde beslissing van de politierechtbank.

De Minister merkt op dat de administratieve controle losstaat van die van de rechtbank en opgelegd wordt krachtens richtlijn n° 70/156 van de Europese Gemeenschap van 16 februari 1970.

Hij voegt eraan toe dat de woorden « met inachtneming van de rechten van de verdediging », die in het tweede lid voorkomen, betekenen dat de beslissing met redenen moet zijn omkleed en de mogelijkheid tot beroep moet open laten.

Dientengevolge wordt het amendement ingetrokken en artikel 3 wordt eenparig aangenomen.

Art. 4

Artikel 4 heeft tot doel te bepalen waar de verantwoordelijkheid ligt van de constructeurs, de tussenpersonen en de gebruikers. Het artikel stelt dat de Koning de personen aanwijst die belast zijn met het opsporen en het vaststellen van de overtredingen, en de voorwaarden bepaalt waarin deze hun opdracht moeten vervullen.

Een lid vraagt of het woord « personen » niet beter zou vervangen worden door het woord « ambtenaren ».

De Minister antwoordt dat de uitdrukking « bevoegde personen » gebruikelijk is en tegelijk ruimer dan het woord « ambtenaren ».

De voorgestelde uitdrukking impliceert dat de personeelsleden van de technische inspectie b.v. eveneens met de controle kunnen worden belast.

Plusieurs questions sont posées au sujet du § 2.

Un membre demande quelles sont les possibilités d'investigation des personnes qualifiées dans leur recherche des infractions : peuvent-elles par exemple assister aux essais de perfectionnement qui ont lieu régulièrement chez les constructeurs ?

Le Ministre répond que le but de cette disposition n'est pas de donner aux personnes qualifiées un rôle d'inquisition mais de leur permettre un certain accès aux entreprises afin qu'elles puissent vérifier les déclarations relatives aux véhicules et à leur conformité. Toutefois, le secret des procédés de fabrication doit être assuré.

L'intervenant approuve le texte proposé et estime même que celui-ci peut quelquefois ne pas aller assez loin en ce qui concerne les possibilités de contrôle.

Il évoque le cas de firmes petites ou moyennes qui font des essais de performance sur des véhicules pour lesquels elles disposent d'une homologation générale et qu'elles souhaitent, pour des raisons financières, pouvoir mettre directement sur le marché.

Le Ministre répond que la firme peut laisser les personnes qualifiées assister aux essais de performances.

Un autre membre fait remarquer à cet égard qu'à l'alinéa 1^{er} du § 2, les mots « et pour autant que cela soit nécessaire » ont été ajoutés par rapport au texte du projet initial.

Le Ministre conclut que le texte va à l'extrême limite de ce qui est selon lui possible.

Un membre demande quel est le statut d'un véhicule-prototype qui doit circuler sur la voie publique et sur quelle motivation doit être fondée l'investigation à l'intérieur de l'entreprise. Il approuve l'introduction dans la loi de ce processus de contrôle mais craint que l'administration soit désarmée, compte tenu des limitations du texte (notamment les mots « au besoin » au deuxième alinéa), par le souci des entreprises de se protéger contre ce contrôle. Ou bien l'intention est-elle de demander aux effectifs de la police et de la gendarmerie de s'instituer technicien ?

Le Ministre répond que ce contrôle ne restera pas lettre morte mais qu'il doit être fondé sur des raisons objectives telles que, par exemple, un accident qui entraîne une obligation de contrôle technique. Il ne croit pas à l'altruisme des constructeurs et fait remarquer qu'aux Etats-Unis, il existe de puissants organismes de contrôle qui mettent en cause des constructeurs automobiles.

Le membre demande s'il s'agira d'une vérification à la demande et si elle peut être fondée, par exemple, sur une plainte d'une association de consommateurs.

Le Ministre répond par l'affirmative.

* * *

MM. Desutter et Cardoen ont déposé cinq amendements tendant à modifier l'article 4.

L'un des auteurs en donne la justification (Doc. n° 616/2).

Le Ministre se déclare d'accord avec le premier de ces amendements, qui tend à remplacer, au § 1^{er}, les mots « jours ouvrables » par le mot « jours ». Il estime en effet que le délai dans lequel copie des procès-verbaux est adressée aux délinquants peut être raccourci.

Le second amendement est, selon le Ministre, superflu car cela va de soi.

Il ne peut accepter le troisième amendement, car il faut préserver le contrôle en le faisant payer par le contrôlé.

Enfin, il s'oppose aux quatrième et cinquième amendements car s'ils étaient adoptés, le constructeur pourrait invoquer le secret de fabrication pour ne pas les respecter.

In verband met § 2 worden diverse vragen gesteld.

Een lid wenst te weten hoever het opsporingsrecht reikt van de bevoegde personen in verband met de overtredingen : mogen zij bij voorbeeld aanwezig zijn bij de proeven inzake technische bijwerking die de constructeurs geregeld afnemen ?

Volgens de Minister is het niet de bedoeling van deze bepaling aan de bevoegde personen een inquisitoriale opdracht te verlenen, maar wel hun tot op zekere hoogte toegang te verlenen tot de ondernemingen ten einde de verklaringen met betrekking tot de voertuigen en de gelijkvormigheid van de producten te kunnen nagaan. Vanzelfsprekend moet het fabricagegeheim worden beschermd.

Spreker is het eens met de voorgestelde tekst en meent zelfs dat hij in bepaalde gevallen niet ver genoeg gaat op het stuk van controlemogelijkheden.

Hij haalt het geval aan van kleine of middelgrote bedrijven die geschiktheidstesten uitvoeren met voertuigen waarvoor zij over een algemene goedkeuring beschikken en die zij om financiële redenen rechtstreeks op de markt willen brengen.

De Minister antwoordt dat de firma de bevoegde personen de geschiktheidstesten kan laten bijwonen.

Een ander lid merkt in dat verband op dat, in het eerste lid van § 2, de woorden « en voor zover het noodzakelijk is » werden toegevoegd aan de tekst van het oorspronkelijke ontwerp.

De Minister besluit dat de tekst het uiterste inhoudt van wat zijns inziens haalbaar is.

Een ander lid vraagt wat het statuut is van een voertuig-prototype dat de openbare weg moet gebruiken en op welke gronden het onderzoek binnen de onderneming moet steunen. Hij vindt de invoeging van die controle in de wettekst een goede zaak, maar hij vreest dat de administratie, gelet op de beperkingen van de tekst (met name de woorden « zo nodig » in het tweede lid), zal af te rekenen hebben met de wil van de ondernemingen om zich tegen die controle te beschermen. Of wil men aan de politieagenten en rijkswachters vragen technici te worden ?

De Minister antwoordt dat die controle geen dode letter zal blijven, maar dat ze moet steunen op objectieve gronden, zoals een ongeval dat een verplichte technische controle met zich brengt. Hij gelooft niet in het altruïsme van de constructeurs en merkt op dat er in de Verenigde Staten machtige controle-instellingen bestaan die de autoconstructeurs op de vingers kijken.

Het lid vraagt of het zal gaan om een controle op verzoek en of die controle b.v. kan steunen op een klacht van een consumentenvereniging.

De Minister antwoordt bevestigend.

* * *

De heren Desutter en Cardoen stellen vijf amendementen voor om artikel 4 te wijzigen.

Een van de auteurs licht de amendementen toe (Stuk n° 616/2).

De Minister is het eens met het eerste van die amendementen, dat in § 1 het woord « werkdagen » wil vervangen door het woord « dagen ». Met name is hij van oordeel dat de termijn waarin een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreders wordt toegestuurd, kan worden ingekort.

Het tweede amendement acht de Minister overbodig omdat die bepaling vanzelfsprekend is.

Het derde amendement kan hij niet aanvaarden, want de controle moet worden gevrijwaard door ze door de gecontroleerde te doen betalen.

Ten slotte kant hij zich tegen het vierde en het vijfde amendement want, indien ze mochten worden aangenomen, zou de constructeur zich op het fabricagegeheim kunnen beroepen om die bepalingen niet na te leven.

Une discussion s'engage au sujet du troisième amendement, qui porte sur le § 2. Un des auteurs insiste pour qu'il soit accepté, car il souhaite une réduction du contrôle et que les frais y afférents ne soient pas trop élevés.

Le Ministre fait observer que, selon l'article 1^{er}, § 3, les arrêtés d'exécution sont pris après avis d'une commission administration-industrie dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

L'avis de cette commission sera demandé sur le caractère non arbitraire du contrôle et le fait qu'il n'est pas de nature à perturber le processus de production.

Un membre fait remarquer à cet égard que le § 2 contient les mots « et pour autant que cela soit nécessaire » et qu'un contrôle arbitraire peut donner lieu à des dommages-intérêts.

En conclusion, les auteurs se disent d'accord pour retirer leurs amendements à cet article, à l'exception du premier.

Cet amendement qui, au § 1^{er}, deuxième alinéa, remplace les mots « jours ouvrables » par le mot « jours », est adopté à l'unanimité ainsi que l'ajout, au § 2, alinéa premier, du mot « assemblés » après le mot « fabriqués ».

L'article 4 ainsi amendé est également adopté à l'unanimité.

Art. 5

Cet article concerne la prescription.

Un membre demande pourquoi le texte déroge au droit commun, qui prévoit pour les délits une prescription de trois ans.

Pour les véhicules neufs, le contrôle technique n'intervient en principe que quatre ans après la première mise en circulation et, d'autre part, l'usage interrompt la prescription. Dès lors, il se peut que la prescription ne joue pas encore dix ans après la construction du véhicule.

Le Ministre répond que, conformément à l'article 2, l'infraction est constituée par la mise en circulation d'un véhicule non conforme. Il s'agit d'un délit continu pour l'utilisateur, dans la mesure où celui-ci a connaissance de la non-conformité, mais non pour le constructeur.

Un autre membre demande si cet usager peut réclamer au constructeur des dommages-intérêts au cas où son véhicule doit être retiré de la circulation pour non conformité et si l'administration est armée pour faire retirer de la circulation un véhicule dont les organes essentiels ne sont pas conformes.

Le Ministre répond par l'affirmative. En ce qui concerne l'action éventuelle en dommages-intérêts de l'utilisateur contre le constructeur, elle se prescrit par trente ans.

L'article 5 est adopté à l'unanimité.

Art. 6 à 11

Ces articles sont adoptés à l'unanimité sans observation.

* * *

L'ensemble du projet de loi tel qu'il a été amendé est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

E. DESUTTER

Le Président,

A. BAUDSON

Over het derde amendement, dat slaat op § 2, ontspint zich een discussie. Een van de auteurs dringt aan op goedkeuring ervan, want hij zou graag de controle zien verminderen en wenst dat de desbetreffende kosten niet te hoog oplopen.

De Minister merkt op dat de uitvoeringsbesluiten luidens artikel 1, § 3, uitgevaardigd worden na advies van een commissie administratie-industrie waarvan de Koning de samenstelling en de werkwijze bepaalt.

Het advies van die commissie zal worden gevraagd over het feit dat de controle geen willekeurig karakter mag hebben en het productieproces niet mag verstoren.

Een lid merkt dienaangaande op dat § 2 de woorden « en voor zover het noodzakelijk is » bevat en dat een willekeurige controle aanleiding tot schadevergoeding kan geven.

Tot besluit zijn de auteurs akkoord om hun amendementen op dit artikel, het eerste uitgezonderd, in te trekken.

Dit amendement, dat in § 1, tweede lid, het woord « werkdagen » vervangt door het woord « dagen », alsmede de toevoeging, in het eerste lid van § 2, van het woord « geassembleerd » na het woord « gefabriceerd » worden eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde artikel 4 wordt eenparig aangenomen.

Art. 5

Dit artikel heeft betrekking op de verjaring.

Een lid vraagt waarom de tekst afwijkt van het gemeen recht, dat voor wanbedrijven in de driejarige verjaring voorziet.

Voor nieuwe voertuigen heeft de schouwing in beginsel niet eerder plaats dan vier jaar nadat het voertuig voor het eerst in het verkeer is gebracht en bovendien wordt de verjaring door het gebruik gestuit. Het is dan ook best mogelijk dat de verjaring, tien jaar na de bouw van het voertuig, nog niet verkregen is.

De Minister antwoordt dat, conform artikel 2, de overtreding hierin bestaat dat een niet-gelijkvormig voertuig in het verkeer is gebracht. Voor zover de weggebruiker van die onregelmatigheid op de hoogte is, begaat hij een voortdurend misdrijf, wat niet het geval is met de bouwer van het voertuig.

Een ander lid vraagt of die weggebruiker van de bouwer schadevergoeding kan eisen ingeval zijn voertuig uit het verkeer moet worden genomen omdat het niet gelijkvormig is en of de administratie een voertuig waarvan de essentiële onderdelen niet gelijkvormig zijn, uit het verkeer kan nemen.

De Minister antwoordt bevestigend. Anderzijds verjaart de eventuele vordering tot schadeloosstelling van de gebruiker tegen de bouwer door verloop van 30 jaar.

Artikel 5 wordt eenparig aangenomen.

Art. 6 tot 11

Deze artikelen worden zonder opmerking eenparig aangenomen.

* * *

Het gehele ontwerp, zoals het gewijzigd werd, wordt eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

E. DESUTTER

De Voorzitter,

A. BAUDSON

ARTICLES MODIFIES PAR LA COMMISSION

Article 1

§ 1. En vue d'assurer la sécurité routière et de favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie, le Roi arrête :

1° les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leur éléments et aux accessoires de sécurité, qu'il désigne, telles que les conditions relatives à leur construction, leur assemblage, leur agrément, leur homologation, leur réparation et leur entretien;

2° les mesures de contrôle de l'application des règlements prévus au 1°.

La preuve que les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, destinés à être mis en circulation ou à être utilisés sur la voie publique, satisfont aux conditions techniques, incombe aux constructeurs ou fabricants, selon les modalités arrêtées par le Roi.

§ 2. Le Roi peut prendre en la matière toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

§ 3. Les arrêtés d'exécution de la présente loi sont pris après avis d'une commission administration-industrie dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 4. Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi fixe le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle et de surveillance nécessaires à l'application des règlements prévus au présent article.

Art. 4

§ 1. Le Roi désigne les personnes qui sont chargées de rechercher les infractions à la présente loi et aux arrêtés qui ont pour objet les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité.

Les personnes qualifiées constatent ces infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Copie des procès-verbaux est adressée aux délinquants dans les huit jours de la constatation de l'infraction.

§ 2. Les personnes visées au § 1 du présent article auront, dans l'exercice de leur mission, et pour autant que cela soit nécessaire, le libre accès des locaux à usage professionnel autres que les laboratoires et les centres d'études, de recherches et d'essais, des entreprises où sont fabriqués, assemblés, réparés, exposés, mis en vente, en prêt ou en location, des véhicules, éléments de véhicule et accessoires de sécurité soumis aux prescriptions des arrêtés pris en exécution de la présente loi, ainsi que le libre accès à ces véhicules, éléments de véhicule et accessoires de sécurité.

Ils pourront de même avoir accès aux livres et documents professionnels qui sont en rapport direct et nécessaire avec l'accomplissement de leur mission de recherche des infractions, en prendre copie ou en établir des extraits

ARTIKELN GEWIJZIGD DOOR DE COMMISSIE

Artikel 1

§ 1. Met het oog op de verkeersveiligheid en ter bevordering van een rationeel energiegebruik bepaalt de Koning :

1° de technische eisen voor voertuigen voor vervoer te land, voor de onderdelen ervan en voor het veiligheidstoebehoren door Hem aangewezen, zoals de eisen betreffende hun bouw, assemblage, erkenning, goedkeuring, herstelling en onderhoud;

2° de maatregelen inzake controle op de toepassing van de in 1° bedoelde reglementen.

Het bewijs dat de voertuigen, hun onderdelen alsook hun veiligheidstoebehoren, bestemd om in het verkeer te worden gebracht of op de openbare weg te worden gebruikt, aan de technische eisen voldoen, dient te worden geleverd door de constructeurs of de fabrikanten volgens de regels door de Koning bepaald.

§ 2. De Koning kan ter zake alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing of de wijziging van wetbepalingen kunnen inhouden.

§ 3. De besluiten tot uitvoering van deze wet worden vastgesteld na advies van een commissie administratie-industrie waarvan de Koning de samenstelling en de werkwijze bepaalt.

§ 4. Op voorstel van de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, bepaalt de Koning het tarief van de retributies te heffen voor de gehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- en toezichtskosten nodig voor de toepassing van de in dit artikel bedoelde reglementen.

Art. 4

§ 1. De Koning duidt de personen aan die belast zijn met het opsporen van de overtredingen van deze wet en van de besluiten die betrekking hebben op de technische eisen betreffende de voertuigen voor vervoer te land, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren.

De bevoegde personen stellen deze overtredingen vast bij processen-verbaal die, behoudens tegenbewijs, rechtsgeldig zijn. Binnen acht dagen na de vaststelling van de overtreding wordt een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder toegestuurd.

§ 2. De in § 1 van dit artikel bedoelde personen hebben, bij het uitoefenen van hun taak, en voor zover het noodzakelijk is, vrije toegang tot de bedrijfslokalen andere dan de laboratoria en de studie-, test- en opzoekingscentra van de ondernemingen waar voertuigen, voertuigonderdelen en veiligheidstoebehoren, die vallen onder de bepalingen van de in uitvoering van deze wet genomen besluiten, worden gefabriceerd, geassembleerd, hersteld, ten toon, te koop, te leen of te huur gesteld, evenals vrije toegang tot die voertuigen, voertuigonderdelen en tot dat veiligheidstoebehoren.

Zij kunnen eveneens inzage nemen van de bedrijfsboeken en -documenten die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor het vervullen van hun taak om misdrijven op te sporen; zij kunnen afschrift ervan nemen of

et obtenir toutes explications à leur sujet. Au besoin, ils peuvent effectuer ou faire effectuer, aux risques et frais de l'entreprise, tout essai jugé nécessaire sur les véhicules, éléments de véhicule ou accessoires de sécurité selon les modalités qui seront fixées en exécution de l'article 3.

Toutefois, les personnes qualifiées doivent s'abstenir de tout acte de nature à compromettre le secret des procédés de fabrication.

§ 3. Les personnes qualifiées pourront dresser procès-verbal à charge des personnes qui utilisent des véhicules, éléments de véhicules ou accessoires de sécurité non conformes à la présente loi et aux arrêtés qui ont pour objet les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité.

uittreksels ervan maken en alle nodige uitleg daarover verkrijgen. Zo nodig kunnen zij, op kosten en op risico van de onderneming, elke noodzakelijk geachte proef uitvoeren of doen uitvoeren op de voertuigen, de voertuigonderdelen of het veiligheidstoebehoren volgens de regels die bepaald zullen worden ter uitvoering van artikel 3.

De bevoegde personen moeten zich echter onthouden van elke handeling die fabricagegeheimen in het gedrang zou brengen.

§ 3. De bevoegde personen mogen proces-verbaal opstellen ten laste van personen die voertuigen, voertuigonderdelen of veiligheidstoebehoren gebruiken, welke niet in overeenstemming zijn met deze wet en de besluiten die betrekking hebben op de technische eisen betreffende de voertuigen voor vervoer te land, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren.