

BELGISCHE SENAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1984-1985****SESSION DE 1984-1985**

21 NOVEMBER 1984

21 NOVEMBRE 1984

Ontwerp van wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehooren moeten voldoen

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

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE SERANNO**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DE SERANNO**

I. Inleiding van de Minister

De Minister van Verkeerswezen en P.T.T. herinnert eraan dat dit wetsontwerp reeds een hele weg heeft afgelegd. Inderdaad, het werd op 5 december 1979 in de Senaat ingeleid en in de Commissie voor de Infrastructuur op 20 februari 1980 voor het eerst besproken.

Enkele verduidelijkingen voortgevloeid uit deze bespreking werden in voorliggende tekst ingevoegd.

Het aldus bijgeschaafde en verbeterde wetsontwerp werd dan opnieuw aan de Raad van State voorgelegd en vervolgens aan het advies van 27 augustus 1982 aangepast.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Bock, Belot, Bosmans, Claeys, Donnay, Eicher, Férir, Jandrain, R. Maes, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels en De Seranno, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Califice en Gerits.

R. A 12907

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

614 (1983-1984) : N° 1 : Ontwerp van wet overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

I. Introduction du Ministre

Le Ministre des Communications et P.T.T. rappelle que ce projet de loi a déjà parcouru tout un chemin. En effet, introduit au Sénat le 5 décembre 1979, le projet a été discuté à la Commission de l'Infrastructure pour la première fois le 20 février 1980.

Suite à cette discussion, quelques précisions ont été insérées dans le texte.

Le projet de loi ainsi modifié et amélioré a été soumis à nouveau au Conseil d'Etat et ensuite adapté à son avis du 27 août 1982.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Bock, Belot, Bosmans, Claeys, Donnay, Eicher, Férir, Jandrain, R. Maes, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborght, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels et De Seranno, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Califice et Gerits.

R. A 12907

Voir :

Document du Sénat :

614 (1983-1984) : N° 1 : Projet de loi transmis par la Chambre des Représentants.

In de Kamer van Volksvertegenwoordigers werd het, lichtjes geamendeerd voor de artikelen 1 en 4, op 8 december 1983 goedgekeurd.

Bij het herhaald overtuiken werd spijtig genoeg de derde alinea van artikel 1 vergeten, waardoor het alleszins terug naar de Kamer moet. Deze alinea vermeldt dat de technische controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen kan toevertrouwd worden aan instellingen die daartoe door de Koning erkend zijn.

De Minister preciseert het doel van dit wetsontwerp : de in serie gebouwde voertuigen, hun onderdelen en de veiligheidstoebehoren dienen conform aan een goedgekeurd prototype te zijn, dit met het oog op de verkeersveiligheid op technisch gebied. Het Ministerie van Verkeerswezen heeft tevens tot taak de nodige maatregelen te nemen ten einde de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen, die de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake motorvoertuigen beogen, in België in toepassing te brengen. De technische reglementen daaromtrent worden steeds ingewikkelder.

Het gaat hier dus om een delegatiewet die de uitvoerende macht de mogelijkheid geeft controlemaatregelen te nemen, die in het uiterste geval de intrekking van de goedkeuring kunnen behelzen.

De Minister geeft toe dat de administratie aanzienlijke bevoegdheden krijgt, doch hij heeft geen andere oplossing om de veiligheid van de voertuigen te garanderen.

Hij stipt hierbij aan dat gelet op het belangrijk karakter van de uitvoeringsbesluiten ter zake voor de constructeurs en de fabrikanten, er een dialoogforum onder vorm van een commissie Nijverheid-Administratie wordt opgericht, voorzien in het wetsontwerp.

II. Algemene bespreking

Vooreerst wordt opgemerkt dat in de titel van het ontwerp de uitdrukking « elk voertuig te land » zou moeten luiden « elk voertuig voor vervoer te land ». Hierdoor zou trouwens de Nederlandse tekst in overeenstemming zijn met de Franse tekst en met de formulering in de artikelen.

De Commissie besluit deze tekstverbetering door te voeren.

In de doelstelling van het ontwerp worden de behartiging van de verkeersveiligheid en van het rationeel energieverbruik geformuleerd. Verschillende leden oordelen dat ook de bevordering van de milieuhygiëne in de doelstelling van dit ontwerp van wet moet worden ingebouwd.

Anderzijds wordt erop gewezen dat onze zeer omvangrijke voertuigenindustrie hoofdzakelijk bouwt en assembleert voor de uitvoer. Er moet derhalve worden over gewaakt dat het vrij verkeer van goederen binnen de Europese Gemeenschap niet in het gedrang wordt gebracht door afzonderlijke wetgevende maatregelen in de verschillende lidstaten.

La Chambre des Représentants l'a adopté le 8 décembre 1983, après en avoir légèrement amendé les articles 1^{er} et 4.

Malheureusement, lors des fréquentes transcriptions en dactylographie, le troisième alinéa de l'article 1^{er} a été oublié, ce qui fait que le projet doit en tout cas retourner à la Chambre. Cet alinéa mentionne que le contrôle technique des véhicules mis en circulation peut être confié à des organismes qui sont agréés à cette fin par le Roi.

Le Ministre précise ensuite l'objectif du projet : les véhicules construits en série, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité doivent être conformes à un prototype homologué, ceci en vue de la sécurité routière sur le plan technique. Le Ministère des Communications a également pour tâche de prendre les mesures nécessaires qui doivent rendre d'application en Belgique les directives des Communautés européennes qui visent l'adaptation mutuelle des législations des Etats membres en matière de véhicules à moteur. Les règlements techniques à ce sujet deviennent de plus en plus compliqués.

Il s'agit donc ici d'une loi de délégation qui donne au pouvoir exécutif la possibilité de prendre des mesures de contrôle, allant dans le cas extrême jusqu'au retrait de l'homologation.

Le Ministre admet que l'administration se voit attribuer des compétences considérables, mais il n'a cependant pas d'autre solution pour garantir la sécurité des véhicules.

Il signale à ce sujet que, vu le caractère important des arrêtés d'exécution en la matière pour les constructeurs et les fabricants, le projet prévoit un organe de dialogue sous forme d'une commission industrie-administration.

II. Discussion générale

On fait tout d'abord remarquer que, dans l'intitulé néerlandais du projet, l'expression « elk voertuig te land » devrait être remplacée par « elk voertuig voor vervoer te land », ce qui mettrait d'ailleurs le texte néerlandais en concordance avec le texte français et avec la formulation des articles.

La Commission décide de procéder à cette correction matérielle.

Les objectifs du projet à l'examen sont la sécurité routière et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Plusieurs membres sont d'avis qu'il faudrait y ajouter la promotion de la protection de l'environnement.

L'attention est par ailleurs attirée sur le fait que notre très importante industrie automobile construit et assemble principalement pour l'exportation. Nous devons veiller à ce que la libre circulation des marchandises au sein de la Communauté européenne ne se trouve pas compromise par des mesures législatives disparates dans les divers Etats membres.

Naar het oordeel van een lid moet de overheid niet voorschrijven hoe een voertuig moet worden gebouwd; wel kan de overheid bepalen welke de homologatie-eisen zijn opdat de gebouwde voertuigen zouden beantwoorden aan de Europese en internationale normen.

Uit de ontleding van het ontwerp blijkt, volgens sommige leden dat, aan de uitvoerende macht en aan zogenaamde « bevoegde personen » bijzonder grote macht wordt gegeven. Dit laatste kan leiden tot willekeur en tot andere ongeoorloofde praktijken, wat bovendien de concurrentiepositie voor de ondernemingen in de sector van de voertuigconstructie kan verzwakken.

Ook wordt gevreesd dat de proeven die naar believen kunnen worden uitgevoerd op kosten van de onderneming, op een tergende wijze zouden kunnen worden herhaald. Ook als deze proeven telkens gunstig uitvallen zijn de kosten ervan toch ten laste van de onderneming. De kostprijsverhoging en de produktievertragingen die hiervan het gevolg zou dus zijn, kunnen eveneens de concurrentiekracht van de Belgische ondernemingen ondermijnen.

Een lid vreest dat de toekomstige wet tot gevolg zal hebben dat vooral de kleine constructiebedrijven streng zullen worden gecontroleerd, terwijl de grote bedrijven zullen ontzien worden. Precies met het oog op de leefbaarheid van de kleine constructiebedrijven moet de controle er op een vlotte wijze kunnen geschieden. De « deregulering » wordt de jongste jaren trouwens herhaaldelijk als voorwaarde gesteld voor de opbeuring van het bedrijfsleven.

Opgemerkt wordt dat de aflevering van een definitieve goedkeuring van een nieuw type aanhangwagen thans soms reeds tot 18 maanden in beslag neemt. Ondertussen wordt een voorlopige goedkeuring afgegeven, wat de commercialisering van het voertuig mogelijk maakt. In de Commissie wordt er echter ook op gewezen dat de huidige gangbare tamelijke strenge controle in ons land op tweedehandsvoertuigen gewaardeerd wordt in het buitenland en er mede oorzaak van is dat Belgische occasionwagens er goede prijzen maken.

De technische controle van de reeds in het verkeer gebrachte voertuigen draagt onbetwistbaar veel bij tot de verhoging van de verkeersveiligheid, zo oordeelt een commissaris. Indien het prototype is goedgekeurd volstaat voor de automobielsinspectie een gelijkvormigheidsattest. Het volstaat dat de constructeurs van voertuigen zich aan hun verplichtingen houden. Indien de constructeur varianten bouwt en in de handel brengt, zal hij ook hiervoor een goedkeuring moeten bekomen en een gelijkvormigheidsattest afleveren.

Hetzelfde lid cordeelt dat inspanningen zouden moeten worden gedaan om de werking en het nut van de automobielsinspectie beter bij de bevolking kenbaar te maken.

Waar ligt de minimum gewichtsgrens van voertuigen voor de technische controle ?

De Minister antwoordt dat de bepalingen inzake de technische controle momenteel van toepassing zijn op de aan-

Un membre estime qu'il n'appartient pas aux autorités de prescrire le mode de construction d'un véhicule, mais qu'elles peuvent par contre fixer les conditions d'homologation, afin que les véhicules construits répondent aux normes européennes et internationales.

Selon plusieurs membres, il apparaît que le projet confère au pouvoir exécutif et aux « personnes qualifiées » un pouvoir particulièrement étendu. Outre qu'elle peut conduire à l'arbitraire et à d'autres pratiques inadmissibles, cette situation risque d'affaiblir la position concurrentielle de nos entreprises dans le secteur de la construction automobile.

On craint également que les essais, qui peuvent être effectués à discrétion aux frais de l'entreprise, ne puissent être répétés de manière vexatoire. Même si les résultats des essais sont chaque fois positifs, le coût en est néanmoins supporté par l'entreprise. De plus, l'augmentation du prix de revient et les retards de production qui en résulteraient risquent d'entamer la capacité concurrentielle des entreprises belges.

Un membre craint que la future loi n'entraîne un contrôle particulièrement sévère pour les petits constructeurs, tandis qu'on ne s'attaquerait pas aux grandes entreprises. Or, précisément, pour préserver la viabilité des petites entreprises, le contrôle doit pouvoir s'effectuer rapidement. La « dérégulation » est d'ailleurs fréquemment signalée ces dernières années comme la condition d'une relance de l'économie.

On fait remarquer qu'actuellement l'obtention d'une homologation définitive pour un nouveau type de remorque demande parfois jusqu'à dix-huit mois. Entre-temps, il est délivré une homologation provisoire permettant la commercialisation des véhicules. L'attention est cependant attirée également sur le fait que le contrôle assez sévère auquel sont actuellement soumis dans notre pays les véhicules d'occasion, par exemple, est apprécié à l'étranger et explique les bons prix auxquels se négocient les véhicules belges d'occasion.

Un membre estime que le contrôle technique des véhicules déjà mis en circulation contribue incontestablement à accroître la sécurité routière. Si le prototype a été approuvé, l'inspection automobile se contente d'un certificat de conformité. Il suffit dès lors que les constructeurs s'en tiennent à leurs obligations. Mais si le fabricant construit et commercialise des variantes, il devra également en obtenir l'homologation et délivrer un certificat de conformité.

Le même membre estime qu'on devrait s'efforcer de mieux faire connaître à la population le fonctionnement et l'utilité de l'inspection automobile.

Quelle est la limite minimum de poids pour le contrôle technique ?

Le Ministre répond que les dispositions relatives au contrôle technique s'appliquent actuellement aux remorques dont

hangwagens met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 500 kg. Met het oog op een coördinatie met andere reglementeringen is de Minister akkoord om die grens naar 750 kg te brengen. Alles wordt in het werk gesteld om de bevolking te overtuigen van het nut van een technische controle voor de verkeersveiligheid.

Ondervraagd over de procedure van homologatie van voertuigen in ons land, verstrekt de Minister volgende inlichtingen: homologatie testen worden op elk nieuw model voertuigen uitgevoerd om, alvorens deze aan de verkoop toe te laten, na te gaan of deze wel aan alle technische eisen voldoen. De Belgische technische reglementering is van drieërlei oorsprong:

1. Sociaal en Economische Raad voor Europa (Verenigde Naties): 61 reglementen;

2. Europese economische Gemeenschappen: $\pm$ 60 richtlijnen;

3. specifieke nationale voorschriften.

Bij een internationale goedkeuring wordt de Belgische administratie door de constructeur verzocht zijn nieuwe wagens te testen. Voor iedere « gelukte test » zal de Belgische Administratie een internationaal genummerd goedkeuringsdocument verstrekken aan de constructeur en aan elk Europees land dat deze reglementering toepast.

Bij een nationale goedkeuring, moeten alle vereiste internationale of nationale goedkeuringsdocumenten aan de Administratie voorgelegd worden, met kopij van de verschillende testverslagen (soms tot 600 pagina's); ook voertuigen moeten ter beschikking worden gesteld ten einde deze te identificeren tegenover de voorgelegde documenten.

Een lid vestigt er de aandacht op dat de automobieliindustrie bijzonder belangrijk is voor de tewerkstelling. Er moet op worden gewaakt dat deze economisch zo belangrijke sector niet bedreigd zou worden door de nieuwe wet.

De Minister beaamt dit en deelt volgende gegevens mee.

In 1979 werden 1 034 134 voertuigen in ons land geassembleerd (zie bijlage blz. 18). Hiervan waren er meer dan 1 miljoen voertuigen en gemengde voertuigen; waarvan er meer dan 95 pct. werden uitgevoerd. In Europa werden in 1979 iets meer dan 10 miljoen voertuigen gebouwd. De Belgische assemblageactiviteit vertegenwoordigt dus 10 pct. van de Europese activiteit. Aangezien de wereldproductie ongeveer 42 miljoen voertuigen bedraagt, vertegenwoordigt België ongeveer 2,5 pct. van de wereldassemblageactiviteit! De assemblagebedrijven stellen ongeveer 55 000 personeelsleden tewerk. Daarnaast dient er rekening te worden gehouden met de tewerkstelling in de toeleveringsbedrijven zoals voor staal, glas, textiel, verven en banden, enz., waarbij een groot aantal KMO's, die enkel kunnen bloeien en zich ontwikkelen omwille van de vestiging alhier van assemblagebedrijven.

De garagebedrijven stellen op hun beurt ongeveer 55 000 werknemers tewerk.

le poids maximum autorisé ne dépasse pas 500 kg. Dans un souci de coordination avec d'autres réglementations, le Ministre est d'accord de porter cette limite à 750 kg. Tout est mis en œuvre pour convaincre la population de l'utilité d'un contrôle technique pour la sécurité routière.

Interrogé sur la procédure d'homologation des véhicules dans notre pays, le Ministre donne les renseignements suivants: des tests d'homologation sont effectués sur chaque nouveau modèle de véhicule, préalablement à l'autorisation de la vente de celui-ci, pour voir s'il répond effectivement à toutes les conditions techniques. La réglementation technique belge a une triple source:

1. le Conseil économique et social pour l'Europe (Nations Unies): 62 règlements;

2. les Communautés économiques européennes: $\pm$ 60 directives;

3. les prescriptions nationales spécifiques.

En cas d'homologation internationale, l'administration belge est invitée par le constructeur à tester ses nouveaux véhicules. Pour chaque test réussi, l'administration belge délivrera au constructeur ainsi qu'à chaque pays européen appliquant cette réglementation un document d'homologation international numéroté.

En cas d'homologation nationale, tous les documents d'homologation requis, nationaux ou internationaux, doivent être remis à l'administration, avec copie des différents rapports de test (parfois jusqu'à 600 pages); des véhicules doivent être mis à sa disposition afin d'être confrontés aux documents remis.

Un membre attire l'attention sur l'importance particulière de l'industrie automobile pour l'emploi. Il faut veiller à ce que la nouvelle loi ne constitue pas une menace pour ce secteur d'une telle importance économique.

Le Ministre marque son accord et communique les données suivantes.

En 1979, 1 034 134 véhicules ont été assemblés dans notre pays (voir annexe p. 18). Sur ce nombre, il y avait plus d'un million de véhicules et de véhicules mixtes; plus de 95 p.c. de ceux-ci ont été exportés. Un peu plus de 10 millions de véhicules ont été fabriqués en Europe en 1979. L'activité belge d'assemblage représente donc 10 p.c. de l'activité européenne. Etant donné que la production mondiale est d'environ 42 millions de véhicules, la Belgique représente quelque 2,5 p.c. de l'activité d'assemblage mondial! Les usines d'assemblage occupent quelque 55 000 personnes. De plus, il y a lieu de tenir compte du travail donné aux entreprises de sous-traitance, comme pour l'acier, le verre, le textile, la peinture, les pneus, etc., dont un grand nombre sont des P.M.E. qui ne peuvent prospérer et se développer qu'en raison de la présence des usines d'assemblage.

Les garages occupent à leur tour quelque 55 000 travailleurs.

Daarnaast werden door de Openbare Werken tot 30 000 personen tewerkgesteld in sector wegenbouw.

In de statistische bundel hierbij vindt u meer cijfergegevens. Men mag dus stellen dat in totaal 350 000 werknemers direkt en indirect voor hun inkomen van de automobiël-industrie afhangen.

Gevraagd naar inlichtingen omtrent het huidig aantal Belgische constructeurs voor voertuigen te land geeft de Minister volgende inlichtingen :

En outre, les Travaux publics donnent du travail à 30 000 personnes dans le secteur de la construction des routes.

Vous trouverez davantage de données chiffrées dans le dossier statistique ci-joint. On peut donc affirmer qu'au total, 350 000 travailleurs dépendent directement et indirectement pour leurs revenus de l'industrie automobile.

Interrogé sur le nombre actuel des constructeurs belges de véhicules routiers, le Ministre communique les chiffres suivants :

Province — Province	A. Aanhangwagens A. Remorques	B. Vrachtwagens - Autobussen B. Camions - Autobus	C. Auto's C. Voitures
Antwerpen. — Anvers	43	3	—
Brabant. — Brabant	23	2	—
Henegouwen. — Hainaut	8	—	—
Luik. — Liège	16	—	1
Limburg. — Limbourg	41	1	—
Luxemburg. — Luxembourg	10	—	—
Namen. — Namur	8	—	—
Oost-Vlaanderen. — Flandre orientale	33	3	—
West-Vlaanderen. — Flandre occidentale	54	4	—

III. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

De doelstelling van het ontwerp, namelijk de verkeersveiligheid en de bevordering van een rationeel energiegebruik, wordt door sommige commissarissen als te beperkt beschouwd. Zou het niet nuttig zijn bepalingen betreffende de bescherming van het leefmilieu en van de gebruiker op te nemen ?

De Minister antwoordt dat het begrip rationeel energiegebruik in 1979 in het ontwerp werd toegevoegd op indrukkelijke vraag van de toenmalige Minister van Economische Zaken ten einde een economischer brandstofverbruik van de voertuigen te bevorderen.

Een lid wenst een duidelijke definitie van het woord « verkeersveiligheid ».

De Minister antwoordt in dit verband dat omtrent « verkeersveiligheid » geen sluitende definitie bestaat waarover alle verkeersdeskundigen het eens kunnen worden.

Het begrip verkeersveiligheid heeft ten andere in de loop der jaren opmerkelijke accentverschuivingen ondergaan.

Het komt erop aan de verkeersonveiligheid zoveel mogelijk te verminderen. Verkeersonveiligheid kan omschre-

III. Discussion des articles

Article 1^{er}

Certains membres considèrent que l'objectif du projet, à savoir la sécurité routière et la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie, est trop limité. Ne serait-il pas opportun d'y insérer des dispositions pour la protection de l'environnement et de l'utilisateur ?

Le Ministre répond que le principe de l'utilisation rationnelle de l'énergie a été ajouté au projet, en 1979, à la demande expresse du Ministre des Affaires économiques de l'époque pour promouvoir une consommation économique du carburant par les véhicules.

Un membre aimerait obtenir une définition précise de la notion de « sécurité routière ».

A ce propos, le Ministre répond qu'il n'existe pas de définition satisfaisante de la sécurité routière sur laquelle tous les experts de la circulation puissent s'accorder.

La notion de sécurité routière a d'ailleurs subi au fil du temps une évolution remarquable.

Le but est de réduire le plus possible l'insécurité routière. L'insécurité routière peut se définir comme une problématique

ven worden als een objectieve en meetbare problematiek veroorzaakt door het verkeer, onder vorm van ongevallen. Men tracht dit fenomeen tegen te gaan onder meer door :

- het tot stand brengen van een wegennet dat optimaal is aangepast aan de behoeften van de verkeersdeelnemers;
- het opleggen van voorschriften met betrekking tot het gebruik van de openbare weg;
- het aanwenden van het transportmiddel dat het best is aangepast aan de verplaatsing;
- de ontwikkeling van de passieve en de actieve veiligheid van de voertuigen te stimuleren en het gebruik van veiligheidsinrichtingen te verplichten of aan te moedigen;
- het optimaliseren van verkeersopvoeding, voorlichting en opleiding van de verschillende categorieën verkeersdeelnemers.

Volgens § 1 bepaalt de Koning de technische eisen voor de voertuigen voor vervoer te land, voor de onderdelen en voor het veiligheidstoebehoren.

Er ontstaat een uitgebreide gedachtenwisseling over de vraag of het niet beter ware « veiligheidstoebehoren » te vervangen door « toebehoren ».

De Minister, hierin gevolgd door de Commissie, oordeelt echter dat de macht van de uitvoerende macht nog vergroot wordt indien « toebehoren » zou worden weerhouden, ter vervanging van « veiligheidstoebehoren ».

Moet een bagagerek als een « toebehoren » of als een onderdeel, of als geen van beiden worden beschouwd ?

Volgens de Minister kan een bagagerek als een « toebehoren » worden aanzien. Een trekhaak, dienstig voor de koppeling van een aanhangwagen, is te beschouwen als een « veiligheidstoebehoren ».

Een radio daarentegen is een « onderdeel » van het voertuig. Het remsysteem is een « veiligheidsonderdeel » van het voertuig.

De bespreking vervolgt met verschillende tussenkomsten waarin de volgende vragen geformuleerd worden :

— Hoe moeten de constructeurs het bewijs leveren dat de in het verkeer te brengen voertuigen aan de eisen voldoen ? De modaliteiten ervan zullen overeenkomstig het tweede lid van § 1, door de Koning worden bepaald.

— Volgens een commissaris is § 1 niet duidelijk geformuleerd.

Is de wet ook van toepassing op de in België gebouwde voertuigen die bestemd zijn voor de uitvoer ? In ontkennend geval zou dit in de wet moeten worden verduidelijkt.

Naar aanleiding van deze tussenkomsten, die uitwijzen dat de tekst niet heel duidelijk is, dient de Regering een amendement in tot herschikking en aanvulling van artikel 1, § 1 :

que objective et mesurable occasionnée par la circulation sous la forme d'accidents. On s'efforce de combattre le phénomène par divers moyens :

- en construisant un réseau routier qui soit adapté le mieux possible aux besoins des usagers;
- en imposant des règles d'utilisation de la voie publique;
- en utilisant le moyen de transport le mieux adapté aux déplacements;
- en encourageant le développement de la sécurité passive et active des véhicules et en imposant ou en encourageant l'emploi d'équipements de sécurité;
- en éduquant, en informant et en formant le mieux possible les diverses catégories d'usagers.

Aux termes du § 1^{er}, le Roi arrête les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, leurs éléments et les accessoires de sécurité.

Il s'ensuit un long échange de vues sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas de remplacer l'expression « accessoires de sécurité » par le mot « accessoires ».

Le Ministre, suivi en cela par la Commission, estime cependant que le pouvoir de l'exécutif serait encore plus large si la suggestion de remplacer l'expression « accessoires de sécurité » par le mot « accessoires » était retenue.

Faut-il considérer un porte-bagages comme un accessoire ou comme un élément, ou n'est-il ni l'un ni l'autre ?

Selon le Ministre, un porte-bagages peut être considéré comme un « accessoire ». L'attache qui sert à accrocher une remorque doit être considérée comme un « accessoire de sécurité ».

Par contre, une radio est un « élément » du véhicule et le système de freinage est un « élément de sécurité ».

La discussion se poursuit par différentes interventions où les questions suivantes ont été posées :

— Comment les constructeurs doivent-ils faire la preuve que les véhicules à mettre en circulation satisfont aux conditions ? Les modalités en seront fixées par le Roi conformément au second alinéa du § 1^{er}.

— Un membre estime que le § 1^{er} est formulé de façon imprécise.

La loi s'applique-t-elle également aux véhicules construits en Belgique en vue de l'exportation ? Dans la négative, cela devrait être précisé dans la loi.

A la suite de ces interventions, qui font apparaître que le texte n'est pas très clair, le Gouvernement présente un amendement qui restructure et complète le § 1^{er} de l'article 1^{er} :

« In artikel 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Alinea 2 van § 1 van artikel 1 wordt door de volgende bepaling vervangen en in alinea 1 ingelast :

« 3° De modaliteiten volgens dewelke de constructeurs of de fabrikanten het bewijs leveren dat de voertuigen, hun onderdelen alsook hun veiligheidstoebehoren, bestemd om in België in het verkeer te worden gebracht of op de openbare weg te worden gebruikt, voldoen aan het onder 1° bedoelde reglement. »

2° § 1 van artikel 1, gewijzigd door 1°, wordt met een als volgt luidende tweede alinea aangevuld :

« Op voorstel van de Minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan organismen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden. »

Verantwoording

« 1° De wijziging aangebracht in § 1 van artikel 1, alinea 1, is hoofdzakelijk bedoeld om de structuur van § 1 duidelijker te maken en om aldus aan te tonen dat de oude tweede alinea een eveneens door de Koning vast te leggen algemene regel is.

2° De memorie van toelichting — document 616 (1982-1983) - nr. 1 van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, bladzijde 2, geeft in artikel 1, § 1, laatste alinea, volgende commentaar :

« De derde alinea vermeldt dat de technische controle kan toevertrouwd worden aan instellingen die daartoe erkend zijn. De aard van deze instellingen is in deze wet niet nader omschreven zodat aan de Minister die het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft de mogelijkheid wordt gelaten hetzij privé-instellingen hetzij openbare instellingen te erkennen om de technische controle van de voertuigen uit te voeren. »

Tengevolge van een materiële vergissing in de reproductie van het ontwerp werd de tekst van deze alinea vergeten en wordt de tweede alinea van nieuwe § 1. »

Een commissaris merkt op dat, behoudens een herschikking van de teksten en de toevoeging van de laatste alinea, de amendering vooral inhoudt dat de wet enkel van toepassing zal zijn op voertuigen die bestemd zijn om in België in het verkeer te worden gebracht, inbegrepen hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren.

Het Regeringsamendement wordt met eenparigheid van stemmen aangenomen.

§ 2 moet de omzetting van de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende technische normen, in het Belgische recht vergemakkelijken.

« A l'article 1^{er}, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le 2^e alinéa du § 1^{er} de l'article 1^{er} est remplacé par la disposition suivante et est inséré dans le 1^{er} alinéa :

« 3° Les modalités selon lesquelles les constructeurs ou fabricants fournissent 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 en Belgique, satisfont au règlement prévu au 1°. »

2° Le § 1^{er} de l'article 1^{er} tel que modifié par le 1° est complété par un deuxième alinéa rédigé comme suit :

« Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui aux conditions qu'Il détermine. »

Justification

« 1° La modification apportée au § 1^{er} de l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, vise essentiellement à rendre la structure du § 1^{er} plus claire et montrer ainsi plus nettement que le deuxième alinéa ancien est une règle générale également à fixer par le Roi.

2° L'exposé des motifs — document 616 (1982-1983) - n° 1 de la Chambre des Représentants, page 2, article 1^{er}, § 1^{er}, dernier alinéa, commente ainsi cet alinéa :

« Le troisième alinéa mentionne que le contrôle technique peut être confié à des organismes agréés à cet effet. La nature de ces organismes n'est pas précisée dans la présente loi de façon à permettre au Ministre ayant les transports dans ses attributions d'agréer soit des organismes privés soit des organismes publics pour effectuer le contrôle technique des véhicules. »

Suite à une erreur matérielle, le texte de cet alinéa a été omis dans la reproduction du dispositif du projet de loi et en devient le deuxième alinéa du § 1^{er} nouveau. »

Un membre constate que, mis à part une restructuration des textes et l'adjonction du dernier alinéa, l'essentiel de l'amendement réside dans le fait que la loi s'appliquera seulement aux véhicules destinés à être mis en circulation en Belgique, y compris leurs éléments et accessoires de sécurité.

L'amendement présenté par le Gouvernement est adopté à l'unanimité des voix.

Le § 2 est destiné à faciliter la transposition en droit belge des directives des Communautés européennes relatives aux normes techniques.

In toepassing van § 3 kan een commissie administratie-industrie worden opgericht, dit opdat de reglementering op een samenhangende wijze zou worden uitgewerkt, rekening houdend met de mogelijkheden van de industrie.

Op de vraag of dit de officialisering is van de bestaande commissie antwoordt de Minister bevestigend.

Op de vraag of de verbruikers niet in deze commissie kunnen worden vertegenwoordigd, antwoordt de Minister dat dit in overweging zal worden genomen.

De bepalingen vervat in de laatste paragraaf van artikel 1 maken het mogelijk een tarief vast te stellen voor de goedkeuringskosten alsook voor de prestaties van de technische controle.

Hoe worden deze kosten voor bestuur, controle en toezicht berekend? Zullen de goed werkende organismen, bedoeld in de laatste alinea van § 1, niet opdraaien voor slecht geleide organismen elders?

In verband met de barema's merkt de Minister op dat de ingevoerde barema's voor de homologatie van de verschillende voertuigen werden uitgewerkt ten einde de werkelijke administratieve onkosten te dekken. Zo geeft de Minister als voorbeeld dat de goedkeuring van een personenauto 12 250 frank, van een landbouwtractor 10 500 frank en van een motorrijwiel 7 000 frank kost.

Wat betreft de barema's van de technische controle, merkt de Minister op dat deze worden berekend naar rata van de tijd nodig voor een bepaalde prestatie. Hij denkt er hoegenaamd niet aan een tariefverhoging door te voeren om de eventuele verliezen van sommige organismen te dekken.

In het contract dat door de Minister en de organismen in december 1982 werd afgesloten werd tevens een formule voor goed beheer ingebouwd.

De Minister merkt op dat de prijs van de proeven in aangenomen laboratoria niet door de Administratie wordt vastgesteld. Het gaat hem inderdaad om « aanneming » en niet om een « formele erkenning » van laboratoria, wat inhoudt dat het Ministerie geen welbepaald laboratorium oplegt, maar dat het aanvaardt dat de proeven aldaar worden uitgevoerd.

De formele erkenning zou betekenen dat de proeven door deze laboratoria moeten uitgevoerd worden, waardoor de vaststelling van een openbaar tarief noodzakelijk wordt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen door de 14 aanwezige leden.

**

Artikel 2 en volgende

Sommige leden vinden het onlogisch dat de administratieve maatregelen vervat in artikel 3 van de wet worden voorzien nadat reeds in artikel 2 de bestaande regeling is. Daaruit ontstaat verwarring waardoor de Regering een amendement indient tot herschikking van de artikelen 2, 3 en 4, luidend als volgt :

Une commission administration-industrie peut être instituée en exécution du § 3, de manière à ce que la réglementation soit élaborée d'une manière cohérente, en tenant compte des possibilités de l'industrie.

A la question de savoir si cette mesure revient à officialiser la commission existante, le Ministre répond affirmativement.

A la question de savoir si les consommateurs ne pourraient être représentés à cette commission, le Ministre répond que la chose sera envisagée.

Les dispositions contenues au dernier paragraphe de l'article 1^{er} permettent de fixer un tarif pour les frais d'homologation ainsi que pour les prestations du contrôle technique.

Comment ces frais d'administration, de contrôle et de surveillance seront-ils calculés? Les organismes qui fonctionnent bien, visés au dernier alinéa du § 1^{er}, ne feront-ils pas les frais de la mauvaise gestion d'autres organismes?

En ce qui concerne les barèmes, le Ministre indique que les tarifs prévus pour l'homologation des différents véhicules ont été établis de manière à couvrir les coûts administratifs réels. Ainsi par exemple, l'homologation d'une voiture particulière coûte 12 250 francs, celle d'un camion, par contre, 17 500 francs, celle d'un tracteur agricole 10 500 francs et celle d'une motocyclette 7 000 francs.

Quant aux barèmes du contrôle technique, le Ministre indique qu'ils sont calculés en fonction du temps nécessaire à l'accomplissement d'une prestation déterminée. Il n'envisage nullement d'augmenter les tarifs pour couvrir les pertes éventuelles de certains organismes.

Le contrat conclu en décembre 1982 par le Ministre et les organismes comporte une clause de bonne gestion.

Le Ministre précise que le prix des essais effectués par les laboratoires agréés n'est pas fixé par l'Administration. Il s'agit en effet d'une agrégation et non d'une reconnaissance formelle des laboratoires, ce qui implique que le Ministère n'impose pas un laboratoire déterminé mais qu'il accepte que les essais y soient effectués.

Une reconnaissance formelle impliquerait que les essais doivent être effectués par ces laboratoires, ce qui obligerait à fixer un tarif public.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

**

Articles 2 et suivants

Plusieurs membres trouvent illogique que les mesures administratives contenues à l'article 3 viennent à la suite de la stipulation des peines, lesquelles sont portées à l'article 2. Il en résulte une confusion. Aussi le Gouvernement dépose-t-il un amendement tendant à renuméroter les articles 2, 3 et 4, et rédigé comme suit :

« De artikelen 2, 3 en 4 worden als volgt omgewisseld :

Artikel 3 wordt artikel 2.

Artikel 4 wordt artikel 3.

Artikel 2 wordt artikel 4. »

Verantwoording

« De artikelen 2, 3 en 4 werden in de chronologie van het ontwerp omgewisseld opdat dit beter aan de feiten zou beantwoorden, namelijk :

— nieuw artikel 2 geeft de maatregelen aan voor de administratieve controle waardoor kan nagegaan worden of al de verkochte produkten conform de reglementering zijn. Het bepaalt eveneens het optreden ter voorkoming van het in de handel brengen van een gevaarlijk produkt voor de veiligheid of ter terugtrekking van een dergelijk produkt uit het gebruik indien dit in overtreding met onderhavig reglement op de markt gebracht werd;

— nieuw artikel 3 geeft de personen die gemachtigd zijn om de goede toepassing van het technisch reglement te controleren evenals hun bevoegdheidssfeer aan.

Het bepaalt eveneens de verantwoordelijkheid van de constructeurs, de tussenpersonen en de gebruikers;

— nieuw artikel 4 bepaalt de sancties voor de overtreders. »

Het amendement tot de vernummering van artikelen 2, 3 en 4 wordt eenparig aangenomen door de 17 aanwezige leden.

Artikel 2 (oud artikel 3)

Hier wordt de « controle van de gelijkvormigheid » ingevoerd.

Deze controle van de productie zal het de administratie mogelijk maken na te gaan of de te koop gestelde producten nog gelijkvormig zijn met het gehomologeerd product, wat het hoofddoel van onderhavig ontwerp uitmaakt.

Een lid stelt de vraag wat er wordt gedaan met de voertuigen, onderdelen of toebehoren die gevaarlijk zijn, doch niet meer in handen van de constructeur, de invoerder of de afabrikant berusten. Om de wet ter zake doeltreffender te maken, zonder nochtans de waarborgen van de constructeurs en de fabrikanten te veronachtzamen, dient de Regering een amendement in, luidend als volgt :

« Nieuw artikel 2 wordt als volgt gewijzigd :

1° Aliena twee wordt als volgt aangevuld :

« alsook, desgevallend, de rechterlijke vervolging met het oog op de oplegging van het uit de handel en in voorkomend geval het uit het verkeer nemen van de voertuigen, hun onderdelen of hun veiligheidstoebehoren. »

« Les articles 2, 3 et 4 sont permutés comme suit :

L'article 3 devient l'article 2.

L'article 4 devient l'article 3.

L'article 2 devient l'article 4. »

Justification

« Les articles 2, 3 et 4 sont changés dans la chronologie du projet afin que celui-ci corresponde mieux à la réalité des faits, à savoir :

— l'article 2 nouveau indique les mesures de contrôle administratif permettant de s'assurer que tous les produits vendus sont conformes à la réglementation. Il fixe également les actions qui peuvent être menées soit pour éviter qu'un produit dangereux pour la sécurité routière soit commercialisé, soit pour retirer un tel produit de l'utilisation si celui-ci avait été mis sur le marché en infraction de la présente réglementation;

— l'article 3 nouveau indique les personnes qui peuvent contrôler la bonne application de la réglementation technique ainsi que leurs limites d'investigation.

Il précise également le champ des responsabilités des constructeurs, des intermédiaires et des usagers;

— l'article 4 nouveau fixe les peines pour les contrevenants. »

L'amendement tendant à rénumérer les articles 2, 3 et 4 est adopté à l'unanimité des 17 membres présents.

Article 2 (ancien article 3)

Cet article instaure le « contrôle de conformité ».

Ce contrôle de la production permettra à l'administration de vérifier si les produits mis en vente sont encore conformes au produit homologué, ce qui constitue l'objectif essentiel du projet à l'examen.

Un membre pose la question de savoir ce qu'il advient des véhicules, des éléments ou des accessoires qui sont dangereux, mais qui ne sont plus aux mains du constructeur, de l'importateur ou du fabricant. Afin de rendre la loi plus efficace sur ce point, sans toutefois négliger les garanties des constructeurs et des fabricants, le Gouvernement dépose un amendement libellé comme suit :

« A l'article 2 nouveau sont apportées les modifications suivantes :

1° Le deuxième alinéa est complété comme suit :

« ainsi que, s'il échet, l'action en justice en vue d'ordonner le retrait de la vente et éventuellement de la circulation des véhicules, leurs éléments ou accessoires de sécurité. »

2° Een derde als volgt luidende alinea wordt toegevoegd :

« Er kan beroep aangetekend worden bij de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, die gemachtigd is om, volgens door de Koning vast te leggen voorwaarden, na advies van een commissie van advies paritair samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie en de nijverheid, uitspraak te doen over elke maatregel genomen op basis van dit artikel. »

Verantwoording

« 1° Het aldus aangevulde nieuw artikel 2 maakt het mogelijk op alle niveaus tussen te komen wanneer men geconfronteerd wordt met een niet-conform produkt : bij de bouw, bij de assemblage, bij de verkoop en zelfs bij het gebruik ervan. »

2° De nieuwe alinea 3 van artikel 2 maakt het mogelijk de constructeurs en de fabrikanten alle waarborgen te bieden dat de regels inzake administratieve controle, met inbegrip van de mogelijkheden daaruit voortvloeiende administratieve sancties, noch willekeurig noch onderscheidend zullen toegepast worden. »

Een commissaris oordeelt dat nu de tekst wel moeilijk te begrijpen wordt. Zoals de teksten in het amendement geschikt zijn, zou men ten onrechte kunnen veronderstellen dat er bij de Minister beroep kan worden aangetekend tegen de in de tweede alinea bedoelde rechterlijke vervolging.

De commissie acht dat de voorgestelde aanvullingen inhoudelijk een verbetering betekenen van het ontwerp. Echter worden de bepalingen die betrekking hebben op een mogelijke rechterlijke vervolging als 3e alinea weerhouden, terwijl de mogelijkheid tot beroep wordt gevoegd bij het tweede lid. Ook worden zowel in de Nederlandse als in de Franse tekst, taalverbeteringen aangebracht :

t.t.z. in de nieuwe 3e alinea :

— de woorden « ...alsook, desgevallend, de rechterlijke vervolging » worden vervangen door de woorden « De Minister kan een rechterlijke vervolging instellen... »;

— de woorden « hun onderdelen of hun veiligheidstoebehoren... » worden vervangen door « hun onderdelen en de veiligheidstoebehoren... ».

De gewijzigde teksten van het tweede en het derde lid van het nieuw artikel 2 worden zoals hierna vermeld als amendement met eenparigheid aangenomen.

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen door de 17 aanwezige leden.

Artikel 3 (oud artikel 4)

De bevoegdheden van de met controle belaste personen worden hier nader bepaald.

Verscheidende commissarissen formuleren hun bezwaar dat deze personen « op kosten en op risico van de onderneming elke noodzakelijk geachte proef kunnen uitvoeren », ook als

2° Il est ajouté un troisième alinéa rédigé comme suit :

« Un droit de recours est ouvert auprès du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions qui décide selon des conditions à déterminer par le Roi pour toute mesure prise sur base du présent article après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et de l'industrie. »

Justification

« 1° L'alinéa 2 de l'article 2, ainsi complété, permet d'agir à tous les niveaux lorsqu'on se trouve en face d'un produit non conforme : à la construction, à l'assemblage, à la vente, et même à l'utilisation. »

2° Le nouvel alinéa 3 de l'article 2 permet de donner toutes les garanties aux constructeurs et aux fabricants que les règles du contrôle administratif, y compris les sanctions administratives qui peuvent en découler, ne seront ni arbitraires ni discriminatoires. »

Un commissaire juge que ce texte est difficilement compréhensible. D'après la façon dont sont ordonnés les textes de l'amendement, on pourrait croire, à tort, qu'il y a une possibilité de recours auprès du Ministre contre l'action en justice visée au deuxième alinéa.

La commission estime que les ajouts améliorent le projet quant au fond. Il faut toutefois noter que les dispositions concernant d'éventuelles poursuites judiciaires font l'objet d'un troisième alinéa, tandis que la possibilité d'appel est mentionnée au deuxième alinéa. En outre, des améliorations d'ordre linguistique sont apportées tant au texte français qu'au texte néerlandais :

c'est-à-dire que dans le nouvel alinéa 3 :

— les mots « ainsi que, s'il échet, l'action » sont remplacés par les mots « Le Ministre peut intenter une action... »;

— les mots « leurs éléments ou accessoires de sécurité » sont remplacés par « de leurs éléments et des accessoires de sécurité ».

Les textes modifiés des deuxième et troisième alinéas du nouvel article 2 sont adoptés à l'unanimité.

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 17 membres présents.

Article 3 (ancien article 4)

Cet article définit les pouvoirs des personnes chargées d'une mission de contrôle.

Plusieurs commissaires formulent des objections contre le fait que ces personnes puissent « effectuer, aux risques et frais de l'entreprise, tout essai jugé nécessaire », même si,

de proeven telkens weer positief uitvallen voor de onderneming en blijkt dat de geproduceerde voertuigen hun onderdelen en veiligheidstoebehoren gelijkvormig zijn met het gehomologeerd product.

De Minister wijst erop dat de regels ter uitvoering van artikel 2 in dit geval van toepassing zijn en mogelijke willekeur kunnen voorkomen, vooral omdat nu in artikel 2 een mogelijkheid tot beroep is ingesteld.

Dat in het ontwerp niet nader omschreven is welke personen zullen belast worden met het opsporen van overtredingen, noch welke personen vrije toegang hebben tot bedrijfslokalen of inzage kunnen nemen van bedrijfsboeken en -documenten, is volgens een commissaris niet aanvaardbaar. Volgens het ontwerp zouden dat zelfs private personen kunnen zijn! Die personen kunnen doordringen tot in de diepste fabrieksgeheimen. Iedereen meet hoe gevaarlijk dit is voor het vrijwaren van een bedrijfseconomisch zuiver concurrentievermogen.

De commissaris neemt er akte van dat er nu wel beroep mogelijk is in toepassing van artikel 2, maar de voorziene commissie kan de industriële indiscreties niet voorkomen noch de onkosten verhinderen bij proefnemingen aangezien deze dan reeds gemaakt zijn door het bedrijf alvorens beroep bij de commissie mogelijk wordt.

De Regering dient volgend amendement in :

« Nieuw artikel 3 wordt als volgt gewijzigd :

1° In alinea 1 van § 1 wordt het woord « personen » door de woorden « ambtenaren, bevoegde agenten en officieren van de gerechtelijke politie » vervangen.

2° In alinea 1 van § 2 worden de woorden « bevoegde personen » door het woord « ambtenaren » vervangen.

3° In alinea 2 van § 2 wordt het cijfer « 3 » door het cijfer « 2 » vervangen.

4° In alinea 3 van § 2 worden de woorden « bevoegde personen » door het woord « ambtenaren » vervangen. »

Verantwoording

« a) Het woord « personen » wordt door de woorden « ambtenaren, bevoegde agenten en officieren van de gerechtelijke politie » of alleen door het woord « ambtenaren » vervangen ten einde in de wet reeds en op een beperkende wijze de ambtenaren te bepalen die bevoegd zijn om in de bedrijven van de constructeurs en van de fabrikanten de controles uit te oefenen. Deze beperking van het aantal bevoegde agenten is gewild ten einde de constructeurs en de fabrikanten een bijkomende veiligheid inzake beroepsgeheim te bieden.

b) De wijziging van cijfer « 3 » in cijfer « 2 » is nodig ingevolge de nieuwe rangorde van de artikelen. »

à chaque reprise, ces essais sont positifs pour l'entreprise et s'il apparaît clairement que les véhicules produits, les éléments de véhicules ou accessoires de sécurité sont conformes au produit homologué.

Le Ministre souligne que les règles d'exécution de l'article 2 sont d'application dans ce cas et qu'elles permettent d'exclure toute possibilité d'arbitraire, d'autant plus qu'une possibilité d'appel est à présent prévue à l'article 2.

Un commissaire estime inacceptable le fait que le projet ne désigne pas de manière précise les personnes qui seront chargées de rechercher les infractions, les personnes qui auront libre accès aux locaux à usage professionnel ou aux livres et documents professionnels! Selon le projet, il pourrait même s'agir de particuliers. Ces personnes auraient accès aux secrets industriels les mieux cachés. Chacun sait à quel point cela constitue un danger pour ce qui est de la sauvegarde d'une saine compétitivité économique.

L'intervenant prend acte du fait qu'il est actuellement possible d'interjeter appel en application de l'article 2, mais la commission, dont la création est envisagée, ne pourra pas prévenir les indiscretions industrielles ni réduire les frais d'essai puisqu'ils auront déjà été exposés par l'entreprise avant que ne soit ouverte la possibilité d'appel devant cette commission.

Le Gouvernement dépose l'amendement suivant :

« A l'article 3 nouveau, sont apportées les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1^{er} du § 1^{er}, le mot « personnes » est remplacé par les mots « fonctionnaires, agents qualifiés et les officiers de police judiciaire ».

2° A l'alinéa 1^{er} du § 2, les mots « personnes qualifiées » sont remplacés par le mot « fonctionnaires ».

3° A l'alinéa 2 du § 2, le chiffre « 3 » est remplacé par le chiffre « 2 ».

4° A l'alinéa 3 du § 2, les mots « personnes qualifiées » sont remplacés par le mot « fonctionnaires. »

Justification

« a) Le mot « personnes » est remplacé par les mots « fonctionnaires, agents qualifiés et officiers de police judiciaire », ou seulement par le mot « fonctionnaires » afin de désigner déjà dans la loi et ce, de manière restrictive, les agents qui sont seuls qualifiés pour effectuer le contrôle dans les usines de construction ou de fabrication. Cette limitation du nombre d'agents qualifiés est voulue pour garantir aux constructeurs et aux fabricants une sécurité supplémentaire en matière de secret professionnel.

b) La modification visant à faire du chiffre « 3 » un chiffre « 2 » est nécessaire compte tenu du nouvel ordre des articles. »

Het amendement wordt eenparig aangenomen.

Een lid dient een amendement in strekkend tot het toesturen aan de overtreder, van het afschrift van het in § 1 voorziene proces-verbaal « bij per post aangetekend schrijven ».

Het amendement wordt eenparig aangenomen.

§ 1 wordt met eenparigheid aangenomen.

§ 2 wordt aangenomen met 15 stemmen bij 1 onthouding.

§ 3 wordt met eenparigheid aangenomen.

Artikel 3 wordt aangenomen met eenparigheid van de 16 aanwezige leden.

Artikel 4 (oud artikel 2)

Na verschillende opmerkingen van de leden betreffende :

— in § 1 de noodzakelijkheid om een gevangenisstraf te voorzien;

— in § 3 de beperking tot een periode van 12 maanden en het feit dat een onderdeel dat gedurende twaalf maanden verboden is geworden, ook nadien niet meer mag verkocht worden; dit volgt echter niet zonder meer uit de tekst.

De Regering dient een amendement in, luidend als volgt :

« In § 3 van nieuw artikel 4 worden de woorden « van hetzelfde merk en type » vervangen door de woorden « van dezelfde categorie. »

Verantwoording

« De woorden « merk en type » zijn te technisch. Er wordt dan ook voorgesteld ze te vervangen door het woord « categorie » dat een algemener betekenis heeft en beter in de wettekst past. »

Het amendement, evenals artikel 4 worden aangenomen met eenparigheid van de 16 aanwezige leden.

Artikelen 5 tot 11

Artikelen 5 tot 11 worden eenparig aangenomen door de 16 aanwezige leden.

Het geheel van het door de Commissie geamendeerde ontwerp wordt aangenomen met eenparigheid van de 16 aanwezige leden.

Dit verslag is goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. DE SERANNO.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

L'amendement est adopté à l'unanimité.

Un membre dépose un amendement tendant à adresser au délinquant, « par lettre recommandée à la poste », une copie du procès-verbal prévu au § 1^{er}.

L'amendement est adopté à l'unanimité.

Le § 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Le § 2 est adopté par 15 voix et 1 abstention.

Le § 3 est adopté à l'unanimité.

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 16 membres présents.

Article 4 (ancien article 2)

Plusieurs membres formulent diverses observations concernant :

— au § 1^{er}, la nécessité de prévoir une peine d'emprisonnement;

— au § 3, la limitation à une période de douze mois et le fait qu'il ne découle pas clairement du texte qu'un élément frappé d'interdiction pendant 12 mois ne peut plus être vendu par la suite.

A la suite de ces observations, le Gouvernement dépose un amendement :

« Au § 3 de l'article 4 nouveau, les mots « des mêmes marque et type » sont remplacés par les mots « de même catégorie. »

Justification

« Les mots « marque et type » étant trop techniques, il est proposé de les remplacer par le mot « catégorie » qui bien que plus général, s'adapte mieux au texte législatif. »

L'amendement ainsi que l'article 4 sont adoptés à l'unanimité des 16 membres présents.

Articles 5 à 11

Les articles 5 à 11 sont adoptés à l'unanimité des 16 membres présents.

L'ensemble du projet amendé par la Commission a été adopté à l'unanimité des 16 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé.

Le Rapporteur,
J. DE SERANNO.

Le Président,
F. DE BONDT.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Ontwerp van wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

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;

3. de modaliteiten volgens dewelke de constructeurs of de fabrikanten het bewijs leveren dat de voertuigen, hun onderdelen alsook hun veiligheidstoebehoren, bestemd om in België in het verkeer te worden gebracht of op de openbare weg te worden gebruikt, voldoen aan het onder 1 bedoelde reglement.

Op voorstel van de Minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan organismen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden.

§ 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 wetsbepalingen kunnen inhouden.

§ 3. De besluiten tot uitvoering van deze wet worden vastgesteld na advies van een commissie administratie-nijverheid 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 het bestuurs-, controle- en toezichtskosten nodig voor de toepassing van de in dit artikel bedoelde reglementen.

ART. 2

(Oud art. 3)

De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de voertuigen, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren, gelijkvormig zijn met het erkende of goedgekeurde type.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

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

ARTICLE 1^{er}

§ 1^{er}. 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 leurs éléments et aux accessoires y compris ceux 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;

3. les modalités selon lesquelles les constructeurs ou fabricants fournissent 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 en Belgique, satisfont au règlement prévu au 1.

Sur proposition du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui aux conditions qu'il détermine.

§ 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. 2

(Anc. art. 3)

Le Roi fixe les règles du contrôle administratif permettant de vérifier la conformité, avec le type agréé ou homologué, des véhicules, de leurs éléments ainsi que des accessoires de sécurité.

Hij kan, met inachtneming van de rechten van de verdediging, de administratieve maatregelen bepalen die eventueel toepassing vinden. Tot die maatregelen kan ook de intrekking van de erkenning of van de goedkeuring behoren.

Er kan beroep aangetekend worden bij de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, die gemachtigd is om, volgens door de Koning vast te leggen voorwaarden, na advies van een commissie van advies paritair samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie en de nijverheid, uitspraak te doen over elke maatregel genomen op basis van dit artikel.

De Minister kan een rechterlijke vervolging instellen ten einde het uit de handel en in voorkomend geval het uit het verkeer nemen van de voertuigen, hun onderdelen en de veiligheidstoebehoren te gelasten.

ART. 3 (Oud art. 4)

§ 1. De Koning duidt de ambtenaren, bevoegde agenten en officieren van de gerechtelijke politie 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 bedoeld in het voorgaande lid stellen de 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 bij per post aangetekend schrijven aan de overtreder toegestuurd.

§ 2. De in § 1 van dit artikel bedoelde ambtenaren 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 roon, 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 uittreksels ervan maken en alle nodige uitleg daarover verkrijgen. Zo nodig kunnen zijn, 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 2.

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

Il peut déterminer, dans le respect des droits de la défense, les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures peuvent comprendre le retrait de l'agrément ou de l'homologation.

Un droit de recours est ouvert auprès du Ministre ayant les transports par terre dans ses attributions qui décide selon des conditions à déterminer par le Roi pour toute mesure prise sur base du présent article après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et de l'industrie.

Le Ministre peut intenter une action en justice en vue d'ordonner le retrait de la vente et éventuellement de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité.

ART. 3 (Anc. art. 4)

§ 1^{er}. Le Roi désigne les fonctionnaires, agents qualifiés et officiers de police judiciaire qui sont chargés 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 visées à l'alinéa précédent constatent ces infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Copie des procès-verbaux est adressée aux délinquants par lettre recommandée à la poste dans les huit jours de la constatation des infractions.

§ 2. Les fonctionnaires visés au § 1^{er} 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 véhicules 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 nécessaires avec l'accomplissement de leur mission de recherche des infractions, en prendre copie ou en établir des extraits 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 2.

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

§ 3. De personen bedoeld in § 1 mogen proces-verbaal opstellen ten laste van personen die voertuigen, voertuig-onderdelen of veiligheidstoebehoren gebruiken, welke niet in overeenstemming zijn met 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.

ART. 4
(oud art. 2)

§ 1. Overtreding 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, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van tien frank tot tienduizend frank of met een van die straffen alleen, onverminderd de vergoeding van de schade indien daartoe grond bestaat.

De bepalingen van hoofdstuk VII van het eerste boek, alsmede artikel 85 van het Strafwetboek zijn van toepassing op die overtredingen.

In geval van herhaling binnen twee jaar na een in kracht van gewijsde getreden veroordeling wegens dezelfde overtreding, mag de straf niet minder zijn dan het dubbel van de straf die vroeger voor dezelfde overtreding werd uitgesproken.

De politierechtbanken zijn bevoegd voor die overtredingen.

§ 2. De natuurlijke of rechtspersonen zijn burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de tegen hun organen of aangestelden uitgesproken boeten.

§ 3. De rechtbanken mogen bovendien aan iedere natuurlijke of rechtspersoon, zelfs indien hij slechts als burgerlijk aansprakelijk veroordeeld is, verbod opleggen om, persoonlijk of door een tussenpersoon, gedurende één of twaalf maanden, elk voertuig, voertuigonderdeel of veiligheidstoebehoren van dezelfde categorie als die waarvoor een overtreding van de regels inzake bouw of goedkeuring werd vastgesteld, voor gebruik in België, te verkopen of te verhuren.

Het verbod kan definitief zijn in geval van herhaling binnen vijf jaar na een in kracht van gewijsde getreden veroordeling wegens dezelfde overtreding.

Het verbod heeft uitwerking acht volle dagen te rekenen vanaf de dag dat de beslissing in kracht van gewijsde is gegaan.

ART. 5

De publieke vordering ingevolge een overtreding van deze wet en van de besluiten die betrekking hebben op de tech-

§ 3. Les personnes visées au § 1^{er} 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.

ART. 4
(anc. art. 2)

§ 1^{er}. 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 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de dix francs à dix mille francs, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu.

Les dispositions du chapitre VII du livre 1^{er}, ainsi que l'article 85 du Code pénal, sont applicables à ces infractions.

En cas de récidive dans les deux ans à partir d'une condamnation coulée en force de chose jugée prononcée du chef de la même infraction, la peine ne peut être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement, du chef de la même infraction.

Les tribunaux de police connaissent de ces infractions.

§ 2. Les personnes physiques ou morales sont civilement responsables du paiement des amendes prononcées à charge de leurs organes ou préposés.

§ 3. Les tribunaux pourront, en outre, prononcer contre toute personne physique ou morale, même si elle n'est condamnée que comme civilement responsable, l'interdiction de vendre ou de donner en location, personnellement ou par personne interposée, pendant une durée de un à douze mois, pour l'utilisation en Belgique, tout véhicule, élément de véhicule ou accessoire de sécurité de même catégorie que celui pour lequel une infraction aux règles de construction ou d'homologation a été constatée.

En cas de récidive dans les cinq ans à partir d'une condamnation coulée en force de chose jugée prononcée du chef de la même infraction, l'interdiction pourra être définitive.

L'interdiction produit ses effets huit jours francs à compter du jour où la décision a acquis force de chose jugée.

ART. 5

L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi et aux arrêtés qui ont pour objet les conditions techniques

nische eisen betreffende de voertuigen voor vervoer te land, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren verjaart na vijf volle jaren, te rekenen van de dag waarop de overtreding plaats had.

ART. 6

Artikel 28, eerste alinea, van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van motorvoertuigen, gewijzigd bij de wet van 20 december 1957, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De Koning bepaalt de vereisten inzake verzekering waaraan de voertuigen die voor de verschillende in deze besluitwet genoemde diensten worden gebruikt, moeten voldoen. »

ART. 7

De besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar, wordt opgeheven.

ART. 8

Artikel 7, eerste lid, 1°, van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding wordt opgeheven.

ART. 9

Artikel 1, tweede lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Bij de reglementen kan worden voorgeschreven dat vergoedingen worden geheven uit gehele of gedeeltelijke dekking van de kosten van beheer, controle of toezicht.

Op voorstel van de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, bepaalt de Koning het bedrag van die vergoedingen. »

ART. 10

Artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt :

« Deze wet is niet van toepassing op de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. »

ART. 11

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekend gemaakt.

relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité est prescrite après cinq ans révolus à compter du jour où l'infraction a été commise.

ART. 6

L'article 28, premier alinéa, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, modifié par la loi du 20 décembre 1957, est remplacé par la disposition suivante :

« Le Roi fixe les conditions d'assurance auxquelles doivent satisfaire les véhicules affectés aux différents services visés par le présent arrêté-loi. »

ART. 7

L'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire, est abrogé.

ART. 8

A l'article 7 de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicule automobile, le premier alinéa, 1°, est abrogé.

ART. 9

Le deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, est remplacé par la disposition suivante :

« Ces règlements peuvent prévoir la perception de redevances en vue de couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance.

Sur proposition du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, le Roi fixe le taux de ces redevances. »

ART. 10

L'article 1^{er} de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, est complété par un deuxième alinéa, rédigé comme suit :

« La présente loi n'est pas applicable aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. »

ART. 11

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

BIJLAGE

TYPE-GOEDKEURING

De procedure van de « type-goedkeuring » bestaat erin aan de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie of zijn afgevaardigde te vragen of een prototype van een voertuig dat men in het verkeer wenst te brengen overeenstemt met de bestaande technische reglementering. Deze reglementering beoogt hoofdzakelijk de verkeersveiligheid en gedeeltelijk het milieu: geluidshinder en bezoedeling zoals voorzien in de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtbezoedeling en in de wet van 17 juli 1973 betreffende de bestrijding van de geluidshinder.

De procedure leidt tot de aflevering door de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie of zijn afgevaardigde van een proces-verbaal van goedkeuring (P.V.G.) waardoor de verkoop van de voertuigen die met het prototype overeenstemmen mogelijk wordt. Al deze voertuigen moeten geleverd worden vergezeld van een gelijkvormigheidsattest ondertekend door de constructeur of zijn erkende afgevaardigde, waarbij verklaard wordt dat het voertuig wel degelijk beantwoordt aan de vigerende reglementering. Dit houdt in dat, doorheen de procedure van de P.V.G., de doelstelling van de wetgever erin bestaat de verkeersveiligheid en/of het milieu alsook de bescherming van de gebruiker tegen elke ernstige misstap van de constructeur, in-voerder of verkoper te bewerkstelligen.

Deze procedure is gemeenschappelijk aan verscheidene Europese landen.

De algemene goedkeuring in België bestaat erin :

1. zich als constructeur te laten erkennen, dus te bewijzen dat men bekwaam is om voertuigen te bouwen conform de gebruikelijke criteria voor de fabricage van auto's;
2. een dossier voor te leggen waarin enerzijds het voertuig volkomen omschreven wordt voor de punten die de wetgever als belangrijk voor de veiligheid beschouwt : afmetingen, gewichten, stuurinrichting, assen, ophanging, chassis, remmen, enz. en waardoor anderzijds het voertuig kan gedefinieerd worden, waarbij de resultaten van al dan niet destructieve proeven aantonen dat het voertuig de gewenste veiligheid en/of milieubescherming oplevert : remming, verankeringspunten van de stuurinrichting, frontale schok, koppeling van aanhangwagens, weerstand van de tanks...
3. door de Administratie het prototype aan de door de constructeur opgegeven gegevens te laten toetsen;
4. bij positieve controle, het proces-verbaal van goedkeuring af te leveren, wat de toelating tot verkoop inhoudt.

Er bestaan echter varianten op deze goedkeuringsprocedure.

Inderdaad, om rekening te houden met de spreiding van de kosten van de typegoedkeuring over het totaal aantal verkochte voertuigen, werden drie systemen uitgewerkt die thans aan verbetering toe zijn :

- de goedkeuring voor grote reeksen (verkoop van meer dan 10 à 25 voertuigen per jaar);
- de goedkeuring in kleine reeks (10 à 25 voertuigen worden per jaar verkocht al naargelang het vracht- en aanhangwagens of personen-auto's betreft);
- de individuele goedkeuring voorzien voor een enig voertuig.

Al deze gevallen zijn aan dezelfde reglementering onderworpen, maar de Administratie biedt een zekere souplesse inzake controle wanneer het gaat om destructieve of dure beproevingen. Het bewijs dient steeds geleverd te worden, maar dit kan, behalve voor de remproeven, gebeuren door vergelijking voor al de dure of destructieve proeven wanneer het voertuigen in kleine reeks of vooral afzonderlijke gevallen betreft.

ANNEXE

AGREATION TYPE

La procédure de réception par type ou « agréation » consiste à demander au Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones ou à son délégué si un prototype de véhicule que l'on veut mettre en vente correspond à la réglementation technique existante. Cette réglementation vise essentiellement la sécurité routière et en partie l'environnement : bruit et pollution ainsi que le prévoit la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et la loi du 17 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit.

Toute la procédure aboutit à la délivrance par le Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones ou son délégué d'un procès-verbal d'agrément (P.V.A.) permettant la vente de véhicules conformes au prototype. Tous ces véhicules doivent être livrés avec un certificat de conformité signé par le constructeur ou son représentant dûment accrédité, certifiant que le véhicule vendu est bien conforme à la réglementation en vigueur. Ceci veut dire que, par la procédure du P.V.A., le législateur entend préserver la sécurité routière et/ou l'environnement ainsi que la protection du consommateur contre toute mal-façon sérieuse due au constructeur, importateur ou vendeur.

Cette procédure est commune à beaucoup de pays d'Europe.

L'agrément générale en Belgique consiste à :

1. se faire reconnaître comme constructeur, c'est-à-dire à prouver que l'on est capable de construire des véhicules correspondant aux critères de construction automobile en usage;
2. une présentation d'un dossier reprenant d'une part toute la description du véhicule sur les points considérés comme importants pour la sécurité par le législateur : mesures, poids, moteur, direction, essieux, châssis, suspension, freins, etc. et permettant de définir le véhicule, d'autre part, les résultats d'essais destructifs ou non prouvant que le véhicule répond aux critères requis en matière de sécurité et/ou d'environnement : freinage, ancrage des ceintures de sécurité, ceintures de sécurité elles-mêmes, antivol, direction, collision frontale, attache de remorques, résistance des citernes...
3. à faire vérifier sur le prototype par l'Administration les données fournies par le constructeur;
4. délivrer en cas de vérification positive du procès-verbal d'agrément et par le fait même autoriser la vente.

Il existe toutefois des variantes dans la procédure d'agrément.

En effet, pour tenir compte des frais inhérents à la réception par type à répartir sur l'ensemble des véhicules vendus, trois systèmes ont été mis au point et sont en voie d'amélioration :

- l'agrément pour grande série (plus de 10 à 25 véhicules vendus par an);
- l'agrément pour petite série (10 à 25 véhicules vendus par an selon que ce sont des camions et remorques ou des voitures);
- l'agrément individuelle prévue pour véhicule unique.

Tous ces cas sont soumis à la même réglementation mais l'administration fait preuve d'une certaine souplesse de contrôle au niveau des essais destructifs ou coûteux. La preuve doit toujours être fournie mais peut, sauf en freinage, se faire par comparaison, pour tous les essais coûteux ou destructifs quand il s'agit de véhicules vendus en petite série et à plus forte raison à titre individuel.

De wetgever beoogt dus de verzekering van de verkeersveiligheid maar beperkt tegelijk de kosten voor de gemeenschap tot een minimum. Er moet trouwens worden opgemerkt dat de meerderheid van de dure proeven mogen worden gebruikt om de waarde van de constructeur aan te tonen in al de Europese landen en zelfs in sommige niet-Europese landen en wel op basis van de in België toegepaste internationale akkoorden in overeenkomst met de Belgische federaties van de automobiellindustrie.

Autrement dit, le législateur vise à assurer la sécurité en limitant les coûts au minimum pour l'ensemble de la collectivité. Il faut, en effet, savoir que la majorité des essais coûteux peuvent être utilisés pour prouver la valeur du constructeur dans tous les pays européens et même certains pays non européens et ceci sur la base des règlements internationaux appliqués en Belgique en accord avec les associations belges représentant d'industrie automobile.

Verdeling van de voertuigen gemonteerd of gebouwd, ingevoerd en uitgevoerd in België		Répartition des véhicules assemblés ou construits, importés et exportés en Belgique	
Auto's		Voitures	
Jaar — Année	Montage of bouw Assemblage ou construction	Invoer Importation	Uitvoer Exportation
1978	1 055 693	370 246	1 004 609
1979	1 034 134	398 910	990 546
1980	886 801	361 047	843 995
1981	855 919	354 066	823 604
1982	953 342	355 861	906 494

De voornaamste centra van montage of bouw bevinden zich in de provincies Antwerpen, Brabant, Limburg en Oost-Vlaanderen met een respectievelijke produktie van 35 pct., 30 pct., 28 pct. en 5 pct. van het totaal van de produktie.		Les principaux centres d'assemblage ou de construction se situent dans les provinces d'Anvers, de Brabant, de Limbourg et de Flandre orientale avec une production de 35 p.c., 30 p.c., 28 p.c. et 5 p.c. du total de la production.	
Bestelwagens - Vrachtwagens - Autocars - Autobus		Camionnettes - Camions - Autocars - Autobus	
Jaar — Année	Montage of bouw Assemblage ou construction	Invoer Importation	Uitvoer Exportation
1978	34 030	26 323	32 508
1979	41 225	27 498	36 970
1980	42 059	26 566	39 054
1981	38 153	27 370	36 252
1982	44 219	27 165	42 917

in de welke men montage of bouw vindt in België :		parmi lesquels on trouve en assemblage ou construction en Belgique :	
69 pct. bestelwagens;		29 p.c. de camionnettes;	
27 pct. vrachtwagens;		27 p.c. de camions;	
3 pct. autobus en autocars;		3 p.c. d'autobus et d'autocars;	
1 pct. trekkers.		1 p.c. de tracteurs.	
De voornaamste monteerdors of bouwers bevinden zich in de provincies Limburg, Oost-Vlaanderen en Antwerpen met een respectievelijke produktie van 60 pct., 25 pct. en 6 pct. van het totaal van de produktie.		Les principaux assembleurs ou constructeurs se trouvent dans les provinces de Limbourg, de Flandre orientale et d'Anvers avec une production respective de 60 p.c., 25 p.c. et 6 p.c. du total de la production.	
Karavaans, aanhangwagens, opleggers, aanhangwagens of opleggers kipper		Caravanes, remorques, semi-remorques, remorques ou semi-remorques benne	
Fabricatie en uitvoer		Fabrication et exportation	
Jaar — Année	Aanhangwagens met een as Remorques à un essieu	Aanhangwagens met meerdere assen Remorques à plusieurs essieux	
	Fabricatie Fabrication	Fabricatie Fabrication	Uitvoer Exportation
1978	1 121	121	350
1979	1 285	67	575
1980	1 009	153	818
1981	735	85	608
1982	275	23	477

Jaar — Année	Opleggers Semi-remorques		Aanhangwagens/ opleggers kipper Remorques/ semi-remorques benne		Karavaans — Caravanes	
	Fabricatie Fabrication	Uitvoer Exportation	Fabricatie Fabrication	Uitvoer Exportation	Fabricatie Fabrication	Uitvoer Exportation
1978	3 259	1 540	2 899	1 239	12 031	7 719
1979	4 358	2 251	2 877	1 054	15 015	11 191
1980	4 260	2 337	3 480	1 800	11 923	9 264
1981	3 917	2 738	3 710	2 414	11 613	9 735
1982	4 761	3 443	2 207	1 066	9 255	7 807

In deze sector, is de verdeling van de produktie per provincie voor het ogenblik niet gekend, aangezien de aanhangwagens niet ingeschreven worden. Anderzijds is het mogelijk zich een idee te maken van de concentratie van de constructeurs waarvan het percentage er als volgt uitziet :

Provincie West-Vlaanderen : 35 pct.
 Provincie Antwerpen : 19 pct.
 Provincie Limburg : 16 pct.
 Provincie Oost-Vlaanderen : 12 pct.
 Provincie Brabant : 4,5 pct.
 Provincie Luik : 4,5 pct.
 Provincie Namen : 4,5 pct.
 Provincie Henegouwen : 3 pct.
 Provincie Luxemburg : 1,5 pct.

Dans ce secteur, la répartition de la production par province n'est pas connue pour l'instant, étant donné que les remorques ne sont pas immatriculées. Par contre, il est possible de s'en faire une certaine idée par le taux de concentration des constructeurs par province, qui se présente comme suit :

Province de Flandre occidentale : 35 p.c.
 Province d'Anvers : 19 p.c.
 Province de Limbourg : 16 p.c.
 Province de Flandre orientale : 12 p.c.
 Province de Brabant : 4,5 p.c.
 Province de Liège : 4,5 p.c.
 Province de Namur : 4,5 p.c.
 Province de Hainaut : 3 p.c.
 Province de Luxembourg : 1,5 p.c.