

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

24 MEI 1996

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 21 juni 1985
betreffende de technische eisen waaraan elk
voertuig voor vervoer te land, de onderdelen
ervan, evenals het veiligheidstoebehoren
moeten voldoen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVER-
HEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Michel MOOCK**

DAMES EN HEREN,

De commissie heeft dit wetsvoorstel besproken
tijdens haar vergadering van 15 mei 1996.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Schellens.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Ansoms, Pieters (D.),
Mevr. Pieters (T.), H. Van
Eetvelt.
V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van
Aperen.
P.S. HH. Grosjean, Moock, Tous-
saint.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- HH. Vandenhaute, Waut-
F.D.F. hier.
P.S.C. H. Fournaux.
Agalev/H. Vanooost.
Ecolo
Vl. H. Huysentruyt.
Blok

B. — Plaatsvervangers :

HH. Brouns, Didden, Ghesquière,
Lenssens, Vanpoucke.
HH. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
HH. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
HH. Cuyt, Delathouwer, Roose.
HH. Hotermans, Moerman, Reyn-
ders.
HH. Gehlen, Lespagnard.
H. Van Dienderen, N.
HH. Geraerts, Spinnewyn.

Zie :

- 511 - 95 / 96 :

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer André Grosjean.
- N° 2 : Amendementen.

Zie ook :

- N° 4 : Tekst aangenomen door de commissie.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

24 MAI 1996

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 21 juin 1985
relative 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, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. **Michel MOOCK**

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi a été examinée par
la commission lors de sa réunion du 15 mai 1996.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Schellens.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Ansoms, Pieters (D.),
Mme Pieters (T.), M. Van
Eetvelt.
V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van
Aperen.
P.S. MM. Grosjean, Moock,
Toussaint.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- MM. Vandenhaute, Waut-
F.D.F. hier.
P.S.C. M. Fournaux.
Agalev/M. Vanooost.
Ecolo
Vl. M. Huysentruyt.
Blok

B. — Suppléants :

MM. Brouns, Didden, Ghesquière,
Lenssens, Vanpoucke.
MM. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
MM. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
MM. Cuyt, Delathouwer, Roose.
MM. Hotermans, Moerman, Reyn-
ders.
MM. Gehlen, Lespagnard.
M. Van Dienderen, N.
MM. Geraerts, Spinnewyn.

Voir :

- 511 - 95 / 96 :

- N° 1 : Proposition de loi de M. André Grosjean.
- N° 2 : Amendements.

Voir aussi :

- N° 4 : Texte adopté par la commission.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE INDIENER VAN HET VOORSTEL

De evolutie van het Europese recht is vooral tot uiting gekomen via de richtlijnen tot harmonisering van de normen en de procedures betreffende de producten die binnen de eenheidsmarkt in de handel worden gebracht.

Dat is inzonderheid het geval voor de motorvoertuigen, met een belangrijk verschil evenwel tussen de auto's enerzijds en de motorfietsen anderzijds : de constructie- en kwaliteitsnormen voor voertuigen met 4 of meer wielen zijn nagenoeg volledig eenvormig gemaakt, terwijl voor voertuigen met minder dan 4 wielen alleen eenvormige homologatieprocedures bestaan.

De Europese Raad van Ministers heeft Richtlijn 92/61 van 30 juni 1992, die in werking is getreden op 1 januari 1994, immers opgebouwd rond de gelijkwaardigheid van de generische erkenningen die door de Lid-Staten worden verleend.

Een constructeur kan voortaan vrij het land kiezen waar hij zijn aanvraag om goedkeuring en zijn dossier indient. Het proces-verbaal van goedkeuring (of PVG) dat daarbij wordt afgegeven, is geldig in alle andere Lid-Staten en moet derhalve als dusdanig worden erkend.

Nog vóór het in de handel wordt gebracht, moet elk van de geproduceerde of ingevoerde voertuigen een gelijkvormigheidsattest krijgen, dat bewijst dat het voertuig overeenstemt met het PVG.

De Europese richtlijn betreffende de motorfietsen heeft de controle van die gelijkvormigheid toevertrouwd aan de nationale verdelers van de verschillende producenten en constructeurs van motorvoertuigen.

Dit voorstel strekt ertoe de problemen weg te werken die in feite ontstaan door de moeilijke relatie tussen de officiële vertegenwoordigers van de motorfietsfabrikanten, die tegelijk de concessiehouders-verkopers van die voertuigen zijn, en de onafhankelijke handelaren, die niet behoren tot de internationale groeperingen welke door de constructeurs zijn opgericht om hun producten te verkopen.

Door de ontwikkeling van een parallelle markt voor de verkoop van nieuwe of tweedehands motorfietsen met behulp van andere bevoorradingsnetwerken dan die welke in elk land door de constructeur zijn ingesteld, krijgen de niet officieel door de constructeurs gemachtigde handelaren immers af te rekenen met een toenemende terughoudendheid en met steeds meer problemen van allerlei aard.

Die handelaars hebben daarom geprobeerd een beroep te doen op de uitzonderlijke PVG-procedure voor een alleenstaand geval, waarin de Belgische Staat heeft voorzien in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974. Die procedure biedt een particulier de mogelijkheid een homologatieprocedure voor één enkel voertuig aan te vragen wanneer hij eigenaar is

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION

L'évolution du droit européen s'est particulièrement fait sentir à travers les directives d'harmonisation des normes et des procédures relatives aux produits commercialisés à l'intérieur du marché unique.

C'est notamment le cas pour les véhicules, mais avec une différence notable entre les automobiles d'une part et les motos d'autre part : les véhicules de quatre roues et plus ont vu leur normes de construction et de qualité presque totalement unifiées, alors que, pour les véhicules de moins de quatre roues, seules les procédures d'homologation ont été unifiées.

Le Conseil des ministres européens a en effet organisé la directive 92/61 du 30 juin 1992, qui a pris effet le 1^{er} janvier 1994, autour de la notion d'équivalence des agréments génériques octroyés par les pays membres.

Un procès-verbal d'agrément (PVA) obtenu par un constructeur, choisissant librement le pays où il introduit sa demande et son dossier, sera valable et devra donc être reconnu comme tel dans les autres pays membres.

Quant à chacun des véhicules produits ou importés, ils doivent recevoir une certification de conformité à ce PVA, avant même d'être mis en vente.

La directive européenne sur les motos a organisé cette certification par le canal des distributeurs nationaux des différents producteurs et fabricants de véhicules.

Le problème auquel la proposition veut remédier provient de la difficile relation existant entre les représentants officiels des constructeurs de motos, qui sont en même temps les concessionnaires-vendeurs des véhicules, et les marchands indépendants qui n'appartiennent pas aux groupes internationaux constitués par les constructeurs pour la commercialisation de leurs produits.

En effet, le développement d'un marché parallèle de la vente de motocyclettes, neuves ou usagées, provenant de filières d'approvisionnement autres que celles organisées dans chaque pays par les constructeurs, a donné lieu à des réticences et difficultés croissantes et de tous ordres, auxquelles les marchands non officiellement investis par les constructeurs se sont trouvés confrontés.

Ils ont donc tenté d'utiliser la voie exceptionnelle de la procédure de PVA à titre individuel prévu par l'Etat belge dès l'arrêté royal du 10 octobre 1974; cette procédure donne à un particulier la possibilité de demander une procédure d'homologation pour un seul véhicule, lorsqu'il est propriétaire d'une moto provenant d'un pays tiers et n'étant pas susceptible

van een motorfiets die afkomstig is uit een derde land en die niet overeenstemt met de modellen die in België gehomologeerd zijn.

In werkelijkheid voeren die handelaars meestal nieuwe motorfietsen in. Zij hebben dus PVG's voor een alleenstaand geval aangevraagd en soms de draagwijdte ervan uitgebreid tot de gehele reeks waartoe dat voertuig behoort.

Het oneigenlijk gebruik van die procedure heeft evenwel voor een veiligheidsprobleem gezorgd, aangezien de regelgeving betreffende de motorfietsen geen technische keuring instelt zoals die bestaat voor de inschrijving van tweedehands wagens of voor wagens die niet overeenstemmen met een voorafgaande type-goedkeuring, en daardoor motorfietsen konden worden ingeschreven die :

- hetzij niet allemaal identiek waren, hoewel ze nieuw waren;

- hetzij niet langer in hun oorspronkelijke staat waren, doordat ze diverse aanpassingen hadden ondergaan.

Het koninklijk besluit van 6 april 1995 zet die onregelmatigheid recht en onderwerpt de goedkeuringsprocedure als alleenstaand geval aan de bijkomende voorwaarde dat elk voertuig afzonderlijk ook effectief door een speciaal daartoe erkende instantie moet worden gekeurd.

Daarmee heeft de regering wel aan de veiligheid gedacht, maar schept ze tegelijkertijd een nieuw probleem doordat het werk van de technische keuringsdiensten zoveel kost.

De noodzakelijke technische prestaties brengen immers kosten mee die niet meer in verhouding staan tot de administratiekosten voor het verstrekken van gelijkvormigheidsattesten door de officiële vertegenwoordigers van de constructeurs.

Een goedkeuringsprocedure als alleenstaand geval kost nu 25 000 frank tegen 1 600 frank vroeger. Samen met de inhoud van het besluit heeft dit hoge bedrag tot gevolg dat de procedure ontoegankelijk is voor de onafhankelijke invoerders van motorfietsen.

De Europese Commissie heeft sinds 1988 evenwel duidelijke standpunten ingenomen over de toegestane maximumkostprijs voor de diverse procedures. Het Luxemburgse Hof van Justitie heeft die standpunten bevestigd en een verklarende mededeling van 20 december 1995 heeft ze verruimd en aan de nieuwe situatie aangepast.

Die nieuwe mededeling, die er na Richtlijn 92/61 van 30 juni 1992 is gekomen, heeft tot gevolg dat een in een andere Lid-Staat of onder toezicht van een andere Lid-Staat opgesteld gelijkvormigheidsattest verplicht moet worden aanvaard. Voorts wordt ook bepaald dat de opgelegde procedure niet meer dan 100 ecu (ongeveer 3 890 Belgische frank) mag kosten.

De afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft trouwens ook nog verklaard dat de wettelijke grondslag van het koninklijk besluit van 1974 niet van die aard is dat de Koning een procedure voor goedkeuring als alleenstaand geval kan uitwerken.

de correspondre à des modèles homologués en Belgique.

En réalité, ces marchands importent le plus souvent des motos neuves. Ils ont donc sollicité des PVA à titre isolé pour un véhicule, et parfois ils en ont extrapolé la portée à l'ensemble de la série à laquelle ce véhicule appartenait.

L'utilisation détournée de cette procédure a toutefois posé un problème de sécurité, dans la mesure où, comme la réglementation motos ne prévoyait pas un contrôle technique similaire à celui qui existe en matière d'immatriculation de voitures d'occasion ou de voitures non conformes à un agrément type préalable, elle permettait en fait l'immatriculation de véhicules qui pouvaient :

- soit ne pas être tous identiques, bien que neufs;

- soit ne plus être dans leur état initial, ayant subi des transformations diverses.

L'arrêté royal du 6 avril 1995 a rectifié cette anomalie et soumis la procédure d'agrément à titre isolé à la réalisation supplémentaire d'un contrôle matériel de chaque véhicule par un organisme spécialisé agréé à cet effet.

A ce stade, le gouvernement a réglé la question de la sécurité, mais intervient alors une difficulté résultant du coût de l'intervention des organismes d'inspection technique.

En effet, les prestations techniques nécessaires entraînent des frais qui n'ont plus rien de commun avec le coût administratif des certificats de conformité délivrés par les représentants officiels des constructeurs.

La modification du coût de la procédure d'agrément à titre isolé, porté à 25 000 francs pour 1 600 francs antérieurement, et le texte même de l'arrêté rendent cette procédure inaccessible aux importateurs parallèles de motos.

Or, la commission européenne a pris depuis 1988 des positions nettes sur le coût maximum admissible pour les procédures. Ces positions ont été confirmées depuis lors par la Cour de Justice de Luxembourg et une communication interprétative du 20 décembre 1995 vient encore de les élargir et de les actualiser.

Intervenant après la directive 92/61 du 30 juin 1992, cette nouvelle communication rend obligatoire le respect de la certification de conformité établie par un autre Etat ou sous son contrôle et dispose par ailleurs que le coût maximum des opérations nécessaires ne peut dépasser 100 ECU, soit environ 3 890 francs belges.

En outre, la section de législation du Conseil d'Etat a considéré que la base légale sur laquelle se fonde l'arrêté royal de 1974 ne permet pas au Roi d'organiser une procédure d'agrément individuel, tandis qu'un arrêt de la section d'administration du

Bovendien heeft een arrest van 6 maart 1996 van de afdeling Administratie van de Raad hoe dan ook de handelaren van die procedure als alleenstaand geval uitgesloten. De wet moet dus worden aangepast.

Het Bestuur van het Vervoer werkt op dit ogenblik aan een algemene herziening van zowel de wet van 21 juni 1985 als van de koninklijke besluiten van maart 1968 voor de auto's en van oktober 1974 voor de motorfietsen; het ziet ernaar uit dat er een wettelijk geregelde procedure voor de technische keuring van motoren komt.

Onafhankelijke handelaren kunnen evenwel niet wachten tot dit lange en moeizame voorbereidingswerk is afgerond.

II. — BESPREKING EN STEMMINGEN

De heer Ansoms verklaart dat zijn fractie achter het voorstel staat. Hij onderstreept dat dringend een einde moet worden gemaakt aan de vervalste concurrentie waarvan de onafhankelijke handelaren het slachtoffer zijn.

De heer Van Aperen neemt een soortgelijk standpunt in.

De minister van Vervoer verklaart met het voorstel in te stemmen.

*
* * *

Over artikel 1 worden geen opmerkingen gemaakt.

In verband met artikel 2 vestigt de minister de aandacht op de noodzaak om twee punten van de voorgestelde bepalingen te wijzigen.

De eerste wijziging slaat op de verwijzing naar de ECU. Als men wetgevingstechnisch correct wil blijven, behoort men, bij de uitwerking van wetteksten naar Belgisch recht, uitsluitend de Belgische munteenheid te hanteren. De woorden « het equivalent van 100 ECU » dienen bijgevolg door de woorden « vierduizend frank » (het bedrag dat — afgerond — met 100 ECU overeenkomt) te worden vervangen.

De tweede suggestie van de minister betreft de term « eigenaar » in punt 4, waarvan de indiener wenst dat het bij § 1 van artikel 1 van de wet van 21 juni 1981 wordt gevoegd. Het lijkt de minister immers wenselijk de woorden « die het voertuig in het verkeer wil brengen » weg te laten, om te voorkomen dat in de voorgestelde § 5 van hetzelfde artikel, waarin de term « eigenaar » opnieuw opduikt, geen twijfel kan bestaan over het feit dat de procedure voor de validatie van een door een andere Lid-Staat afgegeven gelijkvormigheidsattest op om het even welke eigenaar — ook op handelaren — van toe-passing is.

même Conseil d'Etat, rendu le 6 mars 1996, a, de toute façon, exclu les marchands de cette procédure à titre isolé. Il convient donc d'adapter la loi.

Certes, l'Administration des Transports étudie actuellement la remise à jour générale, tant de la loi du 21 juin 1985 que des arrêtés royaux de mars 1968 pour les autos et d'octobre 1974 pour les motos; une procédure codifiée de contrôle technique des motos semble devoir en faire partie.

Mais les marchands indépendants ne peuvent attendre l'aboutissement de ce long et délicat travail de préparation, car c'est leur survie immédiate qui est en cause s'ils ne peuvent voir établir leurs droits sans délai.

II. — DISCUSSION ET VOTES

M. Ansoms exprime l'appui de son groupe à la proposition. Il souligne qu'il convient de mettre fin d'urgence à la situation de concurrence faussée dont sont victimes les marchands indépendants.

M. Van Aperen développe un point de vue similaire.

Le ministre des Transports déclare pouvoir marquer son appui à la proposition.

*
* * *

L'article 1^{er} n'appelle aucune observation.

A l'article 2, *le ministre* attire l'attention sur la nécessité de modifier sur deux points les dispositions proposées.

La première modification concerne la référence à l'ECU: la correction légistique veut en effet que, dans l'élaboration des textes de droit belge, ne soit utilisée que la seule unité monétaire belge. Il conviendrait dès lors de remplacer les mots « l'équivalent de cent ECU » par « quatre mille francs », soit la valeur arrondie de cent ECU.

La seconde suggestion du ministre concerne la notion de propriétaire qui figure dans le point 4 dont l'auteur souhaite l'ajout à l'article 1^{er}, § 1^{er}, de la loi du 21 juin 1981. Le ministre juge en effet souhaitable de supprimer les mots « en vue de sa mise en circulation », pour éviter qu'au § 5 proposé au même article, où réapparaît la notion de propriétaire, on ne puisse douter que tout propriétaire, même marchand, soit concerné par la procédure de validation d'un certificat de conformité délivré par un autre Etat membre.

Bovendien moet men rekening houden met een feitelijk gegeven : vaak zijn het vakmensen uit de in- en verkoopsector die oude motorfietsen (al dan niet uit verzamelingen) of andere uitzonderlijke voertuigen invoeren, waarbij zij hoegenaamd geen rekening houden met enige Europese of nationale norm.

Ook voor hen dient dus de uitzonderlijke procedure voor de goedkeuring van een voertuig als alleenstaand geval behouden te blijven.

Zulks belet niet dat de procedure uitzonderlijk moet blijven : in de praktijk is ze immers toepasselijk op uitzonderlijke voertuigen.

Teksten tot instelling van een procedure waarbij, in die precieze en uitzonderlijke gevallen, een concrete keuring van het voertuig door de technische inspectie wordt ingevoerd, worden momenteel door de administratie voorbereid. Het spreekt voor zich dat het in die gevallen toegepaste tarief onvermijdelijk zeer hoog zal uitvallen en door de vereiste bijzondere technische prestaties zal worden verantwoord.

De indiener van het voorstel verklaart met die opmerkingen in te stemmen.

Amendement n° 1 van de heren Grosjean, Van Aperen en Roose voert de door de minister voorgestelde dubbele wijziging in.

De voorzitter stelt verder voor een technische verbetering in het tweede lid van de voorgestelde § 5 aan te brengen door in de Nederlandse tekst de woorden « dat is » weg te laten.

*
* *

Artikel 1, het amendement op artikel 2, het gemaakte en verbeterde artikel 2, artikel 3 alsmede het gehele ontwerp worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

De rapporteur,

M. MOOCK

De voorzitter,

A. SCHELLENS

En outre, il y a lieu de tenir compte d'une réalité de fait : ce sont le plus souvent des professionnels de l'achat-vente qui importent des motos anciennes ou de collection ou d'autres véhicules exceptionnels et largement en dehors de toutes normes européennes ou nationales.

Il conviendrait donc de leur maintenir, à eux aussi, la procédure exceptionnelle d'agrément à titre isolé.

La procédure n'en resterait pas moins exceptionnelle parce qu'elle concerne en réalité des véhicules exceptionnels.

Des textes instaurant une procédure qui fait intervenir, dans ces cas précis et exceptionnels, une expertise concrète du véhicule par l'inspection technique, sont actuellement préparés par l'Administration. Il est évident que dans ces cas, le tarif appliqué ne pourra être que très supérieur et sera justifié par les prestations techniques particulières nécessaires.

L'auteur de la proposition déclare pouvoir se ranger à ces observations.

L'amendement n° 1 de MM. Grosjean, Van Aperen et Roose introduit la double modification suggérée par le ministre.

Le président propose par ailleurs d'apporter une correction technique au texte néerlandais du 2^e alinéa du § 5 en proposition, en y supprimant les mots « dat is ».

*
* *

L'article 1^{er}, l'amendement à l'article 2, l'article 2 tel qu'amendé et corrigé, l'article 3 et l'ensemble sont successivement adoptés à l'unanimité.

Le rapporteur,

M. MOOCK

Le président,

A. SCHELLENS