

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2003

14 JUILLET 2003

Proposition de loi modifiant la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport terrestre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

(Déposée par M. Louis Siquet)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition qui a déjà été déposée au Sénat le 19 février 2002 (doc. Sénat, n° 2-1055/1 — 2001/2002).

La sécurité routière est une problématique cruciale à laquelle on n'a pas prêté à suffisance l'attention qui s'imposait. Le nombre de victimes de la route est toujours trop important et les objectifs de réduction de ce nombre insuffisamment ambitieux.

Parmi les priorités qui doivent être mises en avant en matière de sécurité routière, on relèvera celle de l'état des véhicules en circulation. Le bon état d'entretien de ces véhicules est en effet déterminant dans la réduction du nombre d'accidents.

À cet effet, l'introduction du contrôle technique a, en son temps, permis d'éliminer du paysage routier la plupart des épaves dangereuses pour la sécurité.

La vigilance reste cependant de mise. Le coût réel que représente l'entretien régulier d'un véhicule automobile pousse certains à faire sur ce poste des économies mal venues.

BELGISCHE SENAAAT

BUITENGEWONE ZITTING 2003

14 JULI 2003

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

(Ingediend door de heer Louis Siquet)

TOELICHTING

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van een voorstel dat reeds op 19 februari 2002 in de Senaat werd ingediend (stuk Senaat, nr. 2-1055/1 — 2001/2002).

Veiligheid op de weg is een essentieel probleem dat niet voldoende aandacht heeft gekregen. Er vallen nog steeds te veel verkeersslachtoffers en de maatregelen om hun aantal te doen dalen, gaan niet ver genoeg.

Een van de pijnpunten die het eerst moeten worden aangepakt, is de staat van de voertuigen in het verkeer. Een degelijk onderhoud van de voertuigen is immers een essentiële voorwaarde om tot minder verkeersongevallen te komen.

Dankzij de invoering van de autokeuring zijn de meeste gevaarlijke wrakken intussen uit het verkeer verdwenen.

Toch blijft waakzaamheid geboden. Door de hoge prijs van een regelmatig onderhoud voor de wagen bekribbelen sommige mensen jammer genoeg op deze kost.

Selon certaines sources :

— environ 10 % des véhicules sont rappelés par les organismes de contrôle, en ce compris des poids-lourds;

— 10 % des « cartes rouges » ne se représentent plus;

— seulement 10 % des caravanes se présentent au contrôle technique;

— beaucoup de remorques de plus de 750 kg ne se présentent pas non plus.

Il s'agit surtout d'un problème économique. En fait, ce sont souvent les mêmes personnes qui circulent sans assurances.

La nécessité d'un contrôle est donc parfaitement évidente et ce contrôle doit tendre vers une efficacité maximale.

À cet effet, le mécanisme mis en place en matière d'assurances dans le projet de loi relatif à l'assurance automobile (n° 2-427, 2000/2001, adopté par le Sénat le 1^{er} février 2001) pourrait s'avérer également très payant en matière de contrôle technique.

Les techniques d'information actuelles permettent en effet de faire d'utiles recoupements et de ne plus laisser les mesures de contrôle au seul fait du hasard d'un contrôle de routine dont le seul effet dissuasif est la crainte qu'il inspire des sanctions qui l'accompagnent.

Un tel système est insuffisant. C'est pourquoi il s'impose d'adopter une démarche volontariste et systématique. Tel est l'objet de la présente proposition de loi.

Mais cela ne suffit pas. Car il faut permettre au plus grand nombre d'avoir accès à la mobilité, dont la voiture est une des composantes, même si son usage n'est actuellement pas le plus rationnel loin s'en faut.

Il faut donc faire en sorte que des mesures d'accompagnement permettent de limiter les coûts et les inconvénients de ces contrôles. On pourrait ainsi envisager un précontrôle facultatif destiné à limiter au minimum le coût des entretiens et réparations nécessaires, une sorte de devis avant de se rendre chez son garagiste. La présente proposition charge donc l'exécutif d'organiser de telles mesures et en trace le cadre.

Louis SIQUET.

*
* *

Volgens sommige bronnen :

— wordt ongeveer 10 % van de voertuigen, vrachtwagens inbegrepen, teruggeroepen door de controleorganen;

— komt 10 % van de voertuigen die een rode kaart kregen, niet meer terug;

— komt slecht 10 % van de caravans naar de keuring;

— komen heel wat aanhangwagens boven 750 kg niet naar de keuring.

Het is voornamelijk een economisch probleem. Het zijn immers vaak dezelfde mensen die niet verzekerd zijn.

Controle is dus uiterst noodzakelijk en moet zo efficiënt mogelijk gebeuren.

Het mechanisme voor verzekeringen dat wordt voorgesteld in het wetsontwerp betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (stuk Senaat, nr. 2-427, 2000/2001, door de Senaat aangenomen op 1 februari 2001) kan ook zijn nut bewijzen inzake autokeuring.

Dankzij de huidige informatietechnieken kunnen verschillende gegevens met elkaar vergeleken worden zodat de controlemaatregelen niet langer beperkt blijven tot een routinekeuring met als enig ontradend effect de mogelijke straffen die eraan vasthangen.

Een dergelijk systeem is ontoereikend. Daarom is een meer gerichte en systematische aanpak nodig. Dit wetsvoorstel strekt ertoe een dergelijke aanpak in te voeren.

Ook dat volstaat echter niet. Zoveel mogelijk mensen moeten mobiel zijn. Dit kan onder meer door het gebruik van een wagen, ook al wordt dit vervoermiddel momenteel verre van zinvol gebruikt.

Begeleidende maatregelen moeten de kostprijs van deze keuring drukken en moeten de onvolkomenheden ervan verhelpen. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een niet-verplichte keuring vooraf waardoor de kostprijs van onderhoud en herstellingen zo laag mogelijk gehouden wordt, waarbij dus een soort bestek wordt opgemaakt voordat de auto naar de garage gaat. Dit voorstel draagt de uitvoerende macht op dergelijke maatregelen uit te werken en bepaalt het algemeen kader.

*
* *

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport terrestre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié par les lois des 18 juillet 1990 et 27 novembre 1996, est complété comme suit :

«5° les modalités permettant de limiter pour l'usager le coût des contrôles et des réparations et entretiens nécessaires au respect des conditions techniques visées par le présent article.»

Art. 3

L'article 3 de la même loi est complété par la disposition suivante :

«§ 4. Lorsque les fonctionnaires autorisés ou organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, après mise en œuvre de l'ensemble des procédures normales de rappel, constatent qu'un véhicule automobile reste en défaut aux termes de la présente loi, ceux-ci signalent, à défaut de régularisation dans un délai d'un mois, la situation aux autorités judiciaires.»

Art. 4

L'article 4 de la même loi, modifié par les lois du 5 avril 1995 et 4 août 1996, est complété par la disposition suivante :

«§ 7. Sans préjudice des pouvoirs accordés par le Code d'instruction criminelle, tout officier de police judiciaire et tout fonctionnaire ou agent de l'autorité publique qualifié pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la présente loi, peut, lorsqu'il y a lieu de croire qu'un véhicule automoteur ne remplit pas les exigences de la présente loi en matière de contrôle technique, procéder à la saisie du véhicule ou de ses marques d'immatriculation.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 1, § 1, 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, gewijzigd bij wet van 18 juli 1990 en bij wet van 27 november 1996, wordt aangevuld als volgt :

«5° de nadere regels om voor de gebruikers de kostprijs van de nodige controles, herstellingen en onderhoudsbeurten te beperken, met inachtneming van de technische eisen bedoeld in dit artikel.»

Art. 3

Artikel 3 van dezelfde wet wordt aangevuld met de volgende bepaling :

«§ 4. Wanneer de ambtenaren, overheden of organen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen na uitvoering van de gebruikelijke herinneringsprocedures vaststellen dat een motorvoertuig niet beantwoordt aan de vereisten van deze wet, melden zij dit aan de gerechtelijke overheid, tenzij de toestand geregulariseerd wordt binnen een termijn van een maand.»

Art. 4

Artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij wet van 5 april 1995 en bij wet van 4 augustus 1996, wordt aangevuld met de volgende bepaling :

«§ 7. Onverminderd de bevoegdheden verleend in het Wetboek van strafvordering, kan iedere officier van gerechtelijke politie en iedere ambtenaar of agent van de openbare overheid die bevoegd is om procesverbalen op te stellen bij overtreding van deze wet, indien hij meent dat een motorvoertuig niet voldoet aan de vereisten van deze wet inzake technische controle, het voertuig of de kentekenplaat in beslag nemen.

Lorsque le véhicule n'est pas mis en circulation sur la voie publique, ils peuvent également prendre toute mesure destinée à garantir que le véhicule ne sera pas mis en circulation sur la voie publique ou les terrains visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.»

19 juin 2003.

Louis SIQUET.

Wanneer het voertuig niet in het verkeer is gebracht, kan hij eveneens alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat het voertuig niet in het verkeer wordt gebracht op de openbare weg of op de terreinen bedoeld in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.»

19 juni 2003.