

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2005-2006

11 OCTOBRE 2005

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, en vue d'étendre le contrôle technique

(Déposée par Mme Anke Van dermeersch et M. Frank Creyelman)

DÉVELOPPEMENTS

Actuellement, la loi soumet les véhicules en circulation à des contrôles périodiques et non périodiques dans des centres de contrôle technique. En raison de la fixité de ces centres, les contrôles ne sont pas *de facto* appropriés et le propriétaire a le temps de mettre en ordre, juste pour le contrôle, les défauts et transformations qui ne sont pas conformes aux exigences techniques. C'est le cas même pour les contrôles non périodiques, car la police n'escorte généralement pas le contrevenant éventuel jusqu'à un centre de contrôle, mais lui donne le temps de s'y rendre. Par conséquent, un grand nombre de véhicules roulent sur la voie publique alors qu'ils devraient en réalité y être interdits, pour n'être pas conformes à l'arrêté royal de 1968 relatif aux conditions techniques. Des inspections limitées, menées par des unités de contrôle mobiles, mais non autorisées par la loi à l'heure actuelle, pourraient remédier à cette situation. Étant donné que ces contrôles non périodiques se feraient sur ordre d'une personne qualifiée, il est évident que le propriétaire du véhicule ne supporterait pas le coût de ce contrôle.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2005-2006

11 OKTOBER 2005

Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, teneinde de autokeuring uit te breiden

(Ingediend door mevrouw Anke Van dermeersch en de heer Frank Creyelman)

TOELICHTING

Vandaag zijn in het verkeer gebrachte voertuigen wettelijk aan periodieke en niet-periodieke keuringen in keuringscentra onderworpen. De niet-mobiele aard van die keuringscentra maakt dat de keuringen *de facto* niet *ad hoc* zijn, maar dat de eigenaar de tijd heeft om gebreken en verbouwingen die niet conform de technische eisen zijn, specifiek voor de keuring in orde te brengen. Zelfs bij niet-periodieke keuringen is dit het geval omdat de politie over het algemeen de mogelijke overtreder niet begeleidt naar een keuringscentrum, maar hem de tijd geeft zich aan te melden. Als gevolg daarvan rijden er een massa voertuigen op de openbare weg die er eigenlijk niet thuishoren, want niet conform het koninklijk besluit van 1968 omtrent de technische eisen. Beperkte inspecties door mobiele keuringseenheden, die op dit moment wettelijk niet mogelijk zijn, kunnen dit euvel verhelpen. Daar die niet-periodieke keuringen op bevel van een bevoegd persoon gebeuren, is het evident dat de eigenaar van het voertuig niet opdraait voor de kosten van de keuring.

La loi, dans sa forme actuelle, accorde à certaines catégories de véhicules une exemption (partielle) du contrôle périodique et non périodique. On peut se demander quelle est l'opportunité de cette mesure pour les véhicules de la police fédérale et du corps diplomatique. La forme et le poids de certains véhicules de chantier ne permet pas d'effectuer un contrôle dans un centre de contrôle fixe. Mais, dans ce cas également, les inspections mobiles peuvent apporter une solution, de sorte que les exceptions au contrôle pourront être supprimées.

Même si un conducteur est convaincu d'avoir respecté les limitations de vitesse, il se peut qu'en pratique, ce ne soit pas le cas, en raison d'un écart important du relevé de l'indicateur de vitesse par rapport à la réalité. Selon le centre de diagnostic de VAB-Auto Assistance à Zwijndrecht, qui mesure, dans chaque véhicule entrant, l'écart entre l'indicateur de vitesse et la vitesse effective, l'écart est en moyenne de 5 à 10 pour cent. Il est moins important dans les radars utilisés par la police. La marge de sécurité a encore récemment été diminuée, afin que les radars se déclenchent déjà lorsque le contrevenant dépasse de quelques kilomètres/heure la vitesse maximale autorisée. Il est ainsi possible qu'un conducteur qui croit toujours respecter les limitations de vitesse soit enregistré par tous les radars, en raison d'un écart de l'indicateur de vitesse. Afin d'éviter les frustrations inutiles, tous les centres de contrôle devraient être équipés d'un appareil de vérification, comme le centre de diagnostic de VAB-Auto Assistance à Zwijndrecht, et la mesure de l'écart de l'indicateur de vitesse devrait faire partie intégrante des contrôles périodiques. Les constructeurs et les garagistes doivent veiller à ce que les indicateurs de vitesse ne permettent pas un trop grand écart. Il doit être possible de corriger sur le compteur lui-même les écarts qui apparaissent malgré tout.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Dans sa première partie, cet article inscrit, dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, la possibilité d'autoriser des inspections mobiles, et la possibilité d'accompagner, sur ordre, tout véhicule jusqu'à une station fixe d'inspection automobile.

Dans sa deuxième partie, cet article inscrit la mesure de l'écart de l'indicateur de vitesse au nombre des dispositifs devant obligatoirement être contrôlés lors des inspections périodiques et non périodiques.

De wet in haar huidige vorm verleent sommige categorieën van voertuigen (gedeeltelijke) vrijstelling van de periodieke en niet-periodieke keuringen. Men kan zich afvragen wat de opportuniteit hiervan is voor voertuigen van de federale politie en van het diplomatiek korps. De vorm en het gewicht van sommige werfvoertuigen maakt een keuring in een vast keuringscentrum niet mogelijk. Maar ook in die gevallen kunnen mobiele inspecties soelaas brengen, zodat de uitzonderingen op de keuring kunnen geschrapt worden.

Ondanks het feit dat een bestuurder ervan overtuigd is dat hij zich aan de snelheidsvoorschriften heeft gehouden, kan het zijn dat door een grote afwijking van de snelheidsmeter dit in de praktijk niet zo is. Volgens het VTB-VAB-diagnosecentrum van Zwijndrecht, dat de afwijking van de snelheidsmeter tegenover de effectieve snelheid meet bij elk binnenkomend voertuig, bedraagt de afwijking gemiddeld tussen de 5 en 10 %. De afwijking van de apparatuur van de politie om snelheidsovertreders te flitsen, is kleiner. Onlangs nog werd de veiligheidsmarge verkleind, zodat overtreeders reeds met enkele km/uur teveel, worden geflitst. Zodoende is het mogelijk dat een bestuurder die denkt zich steeds aan de maximum- of minimumsnelheid te houden, door toedoen van de afwijking van de snelheidsmeter door elk flitstoestel wordt geregistreerd. Om onnodige frustraties te vermijden, zou elk keuringscentrum moeten uitgerust zijn met een ijkingsmeter, zoals in het VTB-VAB-diagnosecentrum te Zwijndrecht, en zou de meting van de afwijking van de snelheidsmeter een vast onderdeel moeten worden van de periodieke keuringen. Constructeurs en garagisten moeten erop toezien dat de kwaliteit van de snelheidsmeter een te grote afwijking niet toelaat. Het moet mogelijk zijn dat afwijkingen die toch voorkomen, gecorrigeerd worden op de meter zelf.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Het eerste deel van dit artikel voert in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, de mogelijkheid in om mobiele keuringen toe te laten en om voertuigen op bevel te begeleiden naar vaste keuringsinstellingen.

Het tweede deel van het artikel neemt de meting van de afwijking van de snelheidsmeter op als vast onderdeel van de periodieke en niet-periodieke keuringen.

Article 3

La législation actuelle dispense de toute inspection les remorques des forains, les véhicules et les remorques de chantier, les véhicules de la police fédérale et les véhicules munis d'une plaque essai. Les véhicules du corps diplomatique bénéficient quant à eux d'un régime particulier. La présente proposition de loi met fin à ces exceptions.

Article 4

L'article 4 inscrit, dans la disposition de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques relative au tableau de bord, la tolérance d'un écart maximal autorisé en ce qui concerne l'indicateur de vitesse.

*
* *

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 23 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, sont apportées les modifications suivantes :

A. le § 1^{er} est complété par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« À la demande d'une personne qualifiée, les véhicules mis en circulation qui se trouvent sur la voie publique, peuvent être soumis obligatoirement à un contrôle non périodique sur place ou être accompagnés vers un organisme agréé pour y être soumis à un contrôle non périodique. Les frais de ces contrôles sont à charge du Trésor. »

Artikel 3

De huidige wetgeving stelt aanhangwagens van foorkramers, werfvoertuigen en -aanhangwagens, voertuigen van de federale politie en voertuigen met een proefrittenplaat vrij van alle keuring. Voertuigen van het diplomatiek korps krijgen een bijzonder regime. Dit wetsvoorstel maakt een einde aan die uitzonderingen.

Artikel 4

Artikel 4 schrijft in de bepaling van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen omtrent het instrumentenbord, een maximale toegelaten afwijking van de snelheidsmeter in.

Anke VAN DERMEERSCH.
Frank CREYELMAN.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 23 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

A. paragraaf 1 wordt aangevuld met het volgende lid :

« Op verzoek van een bevoegde persoon kunnen de in het verkeer gebrachte voertuigen die zich op de openbare weg bevinden, verplicht onderworpen worden aan een niet-periodieke keuring ter plaatse of begeleid worden naar een erkende instelling om aan een niet-periodieke keuring te worden onderworpen. De kosten van deze keuringen zijn ten laste van de Schatkist. »

B. le § 2 est complété par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

«Les contrôles comprennent également la mesure de la différence entre la vitesse en kilomètres par heure qu'indique l'indicateur de vitesse et la vitesse effective de 120 kilomètres par heure qui est mesurée par un appareil conçu à cet effet.»

Art. 3

L'article 23*octies* du même arrêté royal est abrogé.

Art. 4

À l'article 43, § 1^{er}, du même arrêté royal, il est inséré, entre les alinéas 1^{er} et 2, un nouvel alinéa, libellé comme suit :

«La différence entre la vitesse en kilomètres par heure qu'indique l'indicateur de vitesse et la vitesse effective de 120 kilomètres par heure qui est mesurée par un appareil conçu à cet effet ne peut excéder 5 kilomètres par heure.»

4 août 2005.

B. paragraaf 2 wordt aangevuld met het volgende lid :

«De keuringen omvatten ook de meting van het verschil tussen de snelheid in kilometer per uur die de snelheidsmeter aangeeft en de effectieve snelheid van 120 km per uur die gemeten wordt door een voor dit doel geijkt toestel.»

Art. 3

Artikel 23*octies* van hetzelfde koninklijk besluit wordt opgeheven.

Art. 4

In artikel 43, § 1, van hetzelfde koninklijk besluit wordt tussen het eerste en het tweede lid een nieuw lid ingevoegd, luidende :

«Het verschil tussen de snelheid in kilometer per uur die de snelheidsmeter aangeeft en de effectieve snelheid van 120 km per uur die gemeten wordt door een voor dit doel geijkt toestel, mag niet meer bedragen dan 5 km per uur.»

4 augustus 2005.

Anke VAN DERMEERSCH.
Frank CREYELMAN.