

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1996-1997

8 OCTOBRE 1996

Projet 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
DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **D'HOOGHE**

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Hatry, président; Bock, Mme Bribosia-Picard, MM. Ph. Charlier, Coene, Hotyat, Moens, Santkin, Mme Van der Wildt, MM. Weyts et D'Hooghe, rapporteur.

2. Membres suppléants : M. Happart, Mme Lizin, MM. Olivier, Vautmans, Vergote et Mme Willame-Boonen.

3. Autre sénateur : M. Caluwé.

Voir :

Documents du Sénat :

1-342 - 1995/1996 :

N° 1 : Projet transmis par la Chambre des représentants.

N°s 2 à 6 : Amendements.

N° 7 : Avis du Conseil d'État.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1996-1997

8 OKTOBER 1996

Wetsontwerp 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
FINANCIËN EN DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **D'HOOGHE**

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Bock, mevrouw Bribosia-Picard, de heren Ph. Charlier, Coene, Hotyat, Moens, Santkin, mevrouw Van der Wildt, de heren Weyts en D'Hooghe, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heer Happart, mevrouw Lizin, de heren Olivier, Vautmans, Vergote en mevrouw Willame-Boonen.

3. Andere senator : de heer Caluwé.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

1-342 - 1995/1996 :

Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Nrs. 2 tot 6 : Amendementen.

Nr. 7 : Advies van de Raad van State.

I. PROCÉDURE

La 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, a été adoptée par la Chambre le 30 mai 1996 et transmise au Sénat le 31 mai 1996.

Le projet a été évoqué le 11 juin 1996. Si l'on ne tient pas compte de la suspension du délai provoquée par les vacances parlementaires, le délai d'examen expirait le 12 août 1996.

Le 12 juin 1996, la Commission des Finances et des Affaires économiques a examiné le projet de loi une première fois.

La commission a jugé utile d'organiser une audition avec plusieurs organisations professionnelles, avant de discuter du projet quant au fond.

Le 26 juin 1996 eut lieu une audition avec :

— *des représentants de l'a.s.b.l. A.C.I.M. (Association de commerçants indépendants de motos):*

— M. Karl Jacobs, administrateur délégué;

— M. Stéphane Meyers, administrateur délégué;

— M. Bart Goossens, avocat;

— M. Herman Verbooven, président;

— *des représentants de l'a.s.b.l. F.E.B.I.A.C. (Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle):*

— M. René Fabry, directeur général;

— M. Robert Chantelot, avocat;

— M. M. Verriest, sales manager two wheelers Honda Belgium.

Le rapport de cette audition est joint en annexe au présent rapport.

Entre-temps, la commission a demandé aux professeurs Francis Delpérée (U.C.L.) et André Alen (K.U. Leuven) d'émettre un avis sur l'applicabilité de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 au projet de loi dont l'examen est demandé. Ces deux avis sont également reproduits en annexe au présent rapport.

Le 16 juillet 1996, la commission a examiné les deux avis. Elle en est arrivée à la conclusion que l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 s'applique bel et bien au projet de loi à l'examen. Le

I. PROCEDURE

Het 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, werd op 30 mei 1996 goedgekeurd door de Kamer en op 31 mei 1996 aan de Senaat overgezonden.

Het ontwerp werd op 11 juni 1996 geëvoceerd. Zonder rekening te houden met de schorsing van de termijn, veroorzaakt door het parlementair reces, liep de onderzoekstermijn ten einde op 12 augustus 1996.

Op 12 juni 1996 behandelde de Commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden het wetsontwerp een eerste maal.

De Commissie oordeelde het nuttig een hoorzitting te beleggen met enkele beroepsorganisaties vooraleer het ontwerp ten gronde te bespreken.

Op 26 juni vond een hoorzitting plaats met :

— *vertegenwoordigers van de v.z.w. V.O.M.I. (Vereniging van Onafhankelijke Motorfietsen-invoerders):*

— de heer Karl Jacobs, afgevaardigd-bestuurder;

— de heer Stéphane Meyers, afgevaardigd-bestuurder;

— de heer Bart Goossens, advocaat;

— de heer Herman Verbooven, voorzitter;

— *vertegenwoordigers van de v.z.w. F.E.B.I.A.C. (Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle):*

— de heer René Fabry, directeur-generaal;

— de heer Robert Chantelot, advocaat;

— de heer M. Verriest, sales manager two wheelers Honda Belgium.

Het verslag van deze hoorzitting wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd (zie : bijlage 1).

Intussen verzocht de Commissie de Professoren Francis Delpérée (U.C.L.) en André Alen (K.U. Leuven) een advies uit te brengen over de toepasselijkheid van artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de parlementaire behandeling van het voorliggende wetsontwerp. Beide adviezen worden eveneens als bijlage bij dit verslag gevoegd. (zie : bijlage 2).

Op 16 juli 1996 besprak de Commissie deze beide adviezen. Zij kwam tot de bevinding dat artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wel degelijk van toepassing is op het voorliggende wets-

ministre des Transports s'est rallié à cette conclusion et a pris l'initiative d'organiser l'association des Gouvernements de région au projet de loi.

Le 22 juillet 1996, la commission a pris connaissance du rapport de la séance du 19 juillet 1996 de la Conférence interministérielle pour les transports et l'infrastructure. Il ressort de celui-ci que les Gouvernements de région communiqueront leurs points de vue avant le 15 septembre 1996. Il a été décidé de poursuivre l'examen du projet de loi (voir ci-dessous).

Le 24 juillet 1996, la commission a pris connaissance du fait que vingt-quatre sénateurs estimaient souhaitable de demander l'avis du Conseil d'État.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Depuis 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, l'évolution du droit européen a été grande dans deux domaines :

— celui de l'harmonisation des normes techniques des véhicules produits et vendus sur le marché européen qui va permettre, dès 1998, d'homologuer des motos sur la base d'un ensemble complet de normes européennes;

— celui de l'unification du marché intérieur qui se traduit par le décloisonnement spectaculaire des marchés nationaux et la mise en concurrence des acteurs qui fournissent ces marchés.

Une impulsion déterminante pour l'harmonisation des normes techniques relatives aux motos est venue de la directive 92/61 du Conseil des ministres européens, du 30 juin 1992, applicable dès 1994, qui décrète l'équivalence des agréments génériques octroyés par les pays européens, selon leurs propres normes.

À la suite de la libéralisation des échanges, les représentants en Belgique des grands constructeurs mondiaux, qui sont chargés de certifier que les véhicules vendus en Belgique sont conformes aux agréments génériques des prototypes examinés par l'autorité belge, se trouvent confrontés à des véhicules provenant d'autres pays européens ou ayant reçu des certificats de conformité dans d'autres pays européens, ou même ayant été immatriculés dans ces autres États membres.

Un certain nombre de particularités de ces véhicules, qui ont été construits pour satisfaire aux normes d'autres États, posent problème pour l'octroi des certificats de conformité.

Cela entraîne donc une situation difficile, à la fois pour les représentants belges des constructeurs et

ontwerp. De minister van Vervoer sloot zich hierbij aan en nam het initiatief om de betrokkenheid van de Gewestregeringen bij het wetsontwerp te organiseren.

Op 22 juli 1996 nam de Commissie kennis van het verslag van de vergadering van 19 juli 1996 van de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur. Hieruit bleek dat de Gewestregeringen hun standpunten vóór 15 september 1996 zullen meedelen. Er werd besloten de behandeling van het wetsontwerp verder te zetten (*zie infra*).

Op 24 juli 1996 nam de Commissie kennis van het feit dat 24 senatoren het wenselijk achtten advies in te winnen bij de Raad van State.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER VAN VERVOER

Sinds de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, is de Europese wetgeving op twee vlakken sterk geëvolueerd :

— dat van de harmonisering van de technische normen van de op de Europese markt geproduceerde en verkochte voertuigen, wat zal toelaten om vanaf 1998 de moto's te homologeren op basis van een compleet geheel van Europese normen;

— dat van de eenmaking van de interne markt wat zich vertaalt door het spectaculaire openbreken van de nationale markten en het in concurrentie brengen van de actoren die deze markten bevoorraden.

Een beslissende impuls voor de harmonisering van de technische normen voor moto's werd gegeven door de richtlijn 92/61 van 30 juni 1992 van de Europese ministerraad. Deze richtlijn, van toepassing sinds 1994, bepaalt de gelijkwaardigheid van de basiserkenningen die door de Europese landen worden toegekend, volgens hun eigen normen.

Ingevolge de liberalisering van de uitwisseling, worden de vertegenwoordigers van de grote constructeurs op wereldniveau, die belast zijn met het certifiëren dat de in België verkochte voertuigen gelijkvormig zijn aan de basiserkenningen van de door de Belgische overheid onderzochte prototypes, geconfronteerd met voertuigen afkomstig van andere Europese landen of die in andere Europese landen een gelijkvormigheidsattest hebben verkregen, of die zelfs in andere Lidstaten werden ingeschreven.

Een zeker aantal bijzonderheden van deze voertuigen, gefabriceerd om te voldoen aan de normen van andere landen, geven problemen voor het verlenen van de gelijkvormigheidsattesten.

Hierdoor ontstaat een moeilijke situatie, zowel voor de Belgische vertegenwoordigers van construc-

pour les commerçants indépendants ou encore pour les particuliers qui importent directement des motos d'Italie, d'Espagne, d'Angleterre ou des Pays-Bas.

La proposition Grosjean a voulu remédier à ces difficultés nouvelles, aux tensions commerciales qui en résultent et au développement récent de multiples procédures devant les tribunaux :

— en réglant de manière précise la procédure pour l'octroi de certificats de conformité par les constructeurs;

— en établissant une procédure de validation des examens de conformité intervenus dans d'autres États membres de l'Union européenne;

— en donnant une base légale à l'établissement de procès-verbaux d'agrément pour un seul véhicule.

Moyennant des modifications de détail, le Gouvernement a donc accepté la proposition, votée d'ailleurs à l'unanimité en commission et en séance plénière de la Chambre, qui est ainsi devenue un projet de loi que le Gouvernement a la responsabilité de présenter au Sénat et de défendre devant cette assemblée, à la suite de l'évocation intervenue le 11 juin en application de l'article 78 de la Constitution.

Les lois spéciales ont en effet stipulé que l'association des régions n'est pas seulement prescrite pour les projets du Gouvernement, mais concerne également les propositions de loi.

Or, les règlements de la Chambre et du Sénat n'ont pas encore organisé cette procédure. Il faut donc relire la Constitution.

L'article 78 de la Constitution organise la procédure optionnelle de l'évocation par laquelle le Sénat ne peut qu'amender les textes; cette formule laisse donc à la Chambre la responsabilité d'opérer la procédure d'association des régions lorsque la loi spéciale l'exige. L'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980, inséré par la loi spéciale du 16 juillet 1993, stipule en effet que l'association a lieu selon les règles prévues par la Chambre législative devant laquelle la proposition est déposée.

Par ailleurs, le vote par le Sénat d'un amendement au projet aurait pour effet de renvoyer celui-ci à la Chambre.

Divers amendements ont été déposés au Sénat. Le ministre soutient celui qui habilite le Roi à adapter ultérieurement le coût maximum du certificat de conformité.

Le ministre peut marquer, en outre, son accord sur plusieurs des autres modifications visant au toilettage du texte. Le vote permettra donc de saisir à nouveau la Chambre de l'intégralité du projet, de sorte que les

teurs als voor de onafhankelijke handelaars of voor de partikulieren die rechtstreeks moto's invoeren uit Italië, Spanje, Engeland of Nederland.

Het voorstel Grosjean heeft tegemoet willen komen aan deze nieuwe moeilijkheden, aan de commerciële spanningen die eruit voortvloeien en aan de recente toename van bij de rechtbanken ingeleide procedures :

— door op een precieze wijze de procedure te regelen voor de toekenning van de gelijkvormigheidsattesten door de constructeurs;

— door een procedure in te stellen om gelijkvormigheidskeuringen, uitgevoerd in andere Lidstaten van de Europese Gemeenschap, te valideren;

— door een wettelijke basis te geven voor het opstellen van een proces-verbaal van goedkeuring voor een alleenstaand voertuig.

Mits enkele detailaanpassingen heeft de Regering het voorstel aangenomen dat nadien in de Commissie en in de Kamer met eenparigheid werd goedgekeurd. De Regering heeft de verantwoordelijkheid om het aldus ontstane wetsontwerp voor te stellen en te verdedigen in de Senaat, ingevolge de evocatie van 11 juni, in toepassing van artikel 78 van de Grondwet.

De bijzondere wetten bepalen inderdaad dat de betrokkenheid niet alleen is voorgeschreven voor ontwerpen uitgaande van de Regering, maar eveneens voor wetsvoorstellen.

Welnu, noch het reglement van de Kamer, noch dat van de Senaat hebben deze procedure vastgelegd. Men dient dus de Grondwet te herlezen.

Artikel 78 van de Grondwet organiseert de optionele evocatieprocedure bij dewelke de Senaat de teksten alleen maar mag amenderen. Deze procedure laat dus aan de Kamer de verantwoordelijkheid om de procedure tot betrokkenheid van de Gewesten toe te passen wanneer de bijzondere wet het vereist. Artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, toegevoegd door de bijzondere wet van 16 juli 1993, stipuleert inderdaad dat de betrokkenheid gebeurt volgens de regels voorzien door de wetgevende Kamer waarbij het voorstel werd ingediend.

Anderzijds zou de stemming van een amendement door de Senaat tot gevolg hebben dat het ontwerp wordt overgezonden aan de Kamer.

Verschillende amendementen werden ingediend in de Senaat. De minister steunt het amendement waarbij de Koning wordt gemachtigd de maximumkosten van het gelijkvormigheidsattest later aan te passen.

De minister kan zich ook akkoord verklaren met andere tekstverbeteringen. De stemming ervan zou toelaten om de Kamer opnieuw te vatten over het gehele ontwerp, zodat de volksvertegenwoordigers

députés pourront organiser, eux-mêmes et selon les modalités qu'ils décideront, l'association indispensable des régions au projet.

Le ministre demande également que l'on apporte une correction matérielle, car le projet insère un paragraphe 5 dans l'article 1^{er} de la loi de 1985; or, ce paragraphe existe déjà, pour avoir été ajouté par la loi du 5 avril 1995 (il concerne les kits augmentant la puissance des vélomoteurs).

Il faut donc corriger la numérotation: c'est un paragraphe *4bis* que le présent projet insère dans la loi de 1985. Comme le propose l'amendement *5a* de M. Hatry, le projet actuel ajoute un § *4bis* à l'article 1^{er} de la loi du 5 avril 1995.

Au surplus, le ministre voudrait répondre à quelques préoccupations qui ont été formulées au cours des auditions organisées par la commission.

Tout d'abord, il n'y a pas lieu de limiter aux seules motos le pouvoir donné au Roi d'organiser un agrément à titre isolé; en effet, cette procédure doit concerner également les véhicules à 4 roues et plus, pour lesquels elle existe déjà, mais sans habilitation légale explicite.

Ensuite, une définition du caractère exceptionnel de la procédure visée et du véhicule isolé auquel elle s'applique n'est vraiment pas nécessaire; car c'est précisément parce que ce type de P.V.A. (procès-verbal d'agrément) concerne un seul véhicule et non pas le prototype de toute une production, que la procédure est exceptionnelle. La procédure générale est celle d'un certificat de conformité à un P.V.A. générique obtenu, non pas par l'utilisateur ou le vendeur, mais par le constructeur lui-même avant que ne soit entamée la vente du modèle concerné.

Enfin, d'aucuns pensent qu'il pourrait exister une difficulté supplémentaire, concernant non pas la délivrance d'un certificat de conformité aux véhicules importés, mais la réimmatriculation en Belgique de véhicules antérieurement immatriculés dans un autre pays de l'Union européenne.

Le ministre tient à préciser qu'il n'existe aucun problème qui tiendrait à la réimmatriculation en tant que telle. La seule question à cet égard est encore et toujours celle de reconnaître la valeur de l'examen de conformité aux normes nationales de sécurité qu'un véhicule importé aurait subi antérieurement dans le pays de l'Union européenne dont il provient.

En effet, s'il est incontesté que tous les pays européens sans exception n'acceptent à la circulation que des véhicules répondant à des normes de sécurité et de standardisation nationales, certains de ces pays (les

zelf, volgens de door hen te beslissen nadere regelen, de onontbeerlijke betrokkenheid van de Gewesten bij het ontwerp kunnen bewerkstelligen.

De minister vraagt eveneens een materiële verbetering; het ontwerp voegt in artikel 1 van de wet van 1985 een paragraaf 5 toe; welnu, deze paragraaf bestaat reeds en werd toegevoegd door de wet van 5 april 1995 (het betreft de «kits» voor het verhogen van het vermogen van bromfietsen).

De nummering dient dus te worden aangepast: het is een paragraaf *4bis* die het huidige ontwerp toevoegt aan de wet van 1985. Zoals het amendement *5a* van de heer Hatry voorstelt, voegt het huidige ontwerp een paragraaf *4bis* toe aan artikel 1 van de wet van 5 april 1995.

Bovendien wenst de minister te antwoorden op enkele bedenkingen die werden geformuleerd tijdens de hoorzittingen, georganiseerd door de commissie.

Eerst en vooral dient gezegd dat er geen reden is om de macht, die aan de Koning wordt verleend om een alleenstaande erkenning te regelen, te beperken tot moto's. Deze procedure moet ook van toepassing zijn op voertuigen met 4 of meer wielen, waarvoor zij reeds bestaat, maar zonder duidelijke wettelijke machtiging.

Vervolgens wenst de minister op te merken dat een definitie van het uitzonderingskarakter van de bedoelde procedure, en van het alleenstaand voertuig op hetwelk deze procedure van toepassing is, niet echt nodig is. De procedure is inderdaad uitzonderlijk omdat ze niet slaat op het prototype van een volledige productie, maar omdat het P.V.G. (proces-verbaal van goedkeuring) slaat op één enkel voertuig. De algemene procedure bestaat uit het afleveren van een gelijkvormigheidsattest op grond van een basis-P.V.G. dat werd verkregen, niet door de gebruiker of de verkoper, maar door de constructeur zelf, alvorens met de verkoop van het betreffend model werd gestart.

Tenslotte zijn sommigen de mening toegedaan dat er een bijkomende moeilijkheid zou bestaan, niet bij het attesteren van de gelijkvormigheid van ingevoerde voertuigen, maar bij het opnieuw inschrijven in België van voertuigen die voordien reeds in een ander land van de Europese Unie waren ingeschreven.

Hier wenst de minister te benadrukken dat er geen enkel probleem bestaat wat de inschrijving op zich betreft. De enige vraag die men zich kan stellen, is enkel en alleen de erkenning van de waarde van het onderzoek inzake de nationale veiligheidsnormen, dat werd uitgevoerd in het land van de Europese Unie van waar het voertuig wordt ingevoerd.

Inderdaad, wanneer niet betwist wordt dat alle Europese landen zonder uitzondering tot het verkeer slechts voertuigen toelaten die beantwoorden aan de nationale veiligheids- en standaardisatienormen,

Pays-Bas ou la Grande-Bretagne notamment) n'ont pas pour autant instauré une procédure visant à la délivrance de certificats de conformité totalement distincte de la procédure d'immatriculation.

Dans ce cas, l'importateur serait bien en peine de produire un certificat de conformité, pourtant indispensable en Belgique, non seulement pour autoriser la vente du véhicule mais également pour permettre à l'acheteur ou à l'importateur de le faire immatriculer.

Dans cette circonstance précise, que l'administration aura bien entendu vérifiée au préalable, chaque fois que la conformité à des normes de sécurité nationales aura effectivement conditionné l'immatriculation antérieure du véhicule dans un État européen, mais sans donner lieu à la délivrance séparée du certificat de conformité, c'est l'immatriculation antérieure qui établira la preuve de la conformité à des normes nationales décrétées équivalentes par l'Union européenne. L'administration délivrera donc une attestation qui valide en Belgique la conformité du véhicule à des normes équivalentes, dont la preuve aura été apportée par cette immatriculation antérieure.

Une fois le projet de loi définitivement adopté, il restera, pour parachever l'œuvre, à l'autorité belge, comme aux constructeurs belges et européens, à continuer les efforts d'harmonisation déjà entrepris, pour que, dans les deux ans à venir, les futures productions industrielles de véhicules à deux ou trois roues soient complètement unifiées et que les motos, qui circulent déjà librement d'un pays à l'autre de l'Union, puissent être vendues et immatriculées dans tous les pays européens selon la seule volonté de leur propriétaire et dans les conditions optimales de sécurité requises par le Conseil des ministres européens.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Considérations au sujet de l'évocation

Un membre déclare que la proposition de loi est purement technique et il regrette par conséquent qu'avant d'évoquer, on ne se soit pas concerté en commission sur le point de savoir s'il y avait bien des raisons valables de le faire.

La législation existante en matière de conditions techniques pour les motocyclettes présente une lacune, ce qui a obligé en pratique à l'appliquer d'une manière non conforme.

Par suite de la présente évocation, une série de petites entreprises sont empêchées de vendre des motocyclettes en ce moment, alors que la saison bat son plein. Une cinquantaine de petites entreprises, qui doivent faire face à la toute-puissante F.E.B.I.A.C., se retrou-

hebben sommige van deze landen (inzonderheid Nederland en Groot-Brittannië) geen procedure tot certificering van de gelijkvormigheid ingesteld die volledig gescheiden is van de procedure tot inschrijving.

In dat geval zou het de invoerder veel moeite kosten een in België onontbeerlijk gelijkvormigheidsattest af te leveren, alleen om de verkoop van het voertuig in België toe te laten, maar eveneens om de koper of de invoerder toe te laten dit voertuig in te schrijven.

In deze specifieke omstandigheden, die de administratie natuurlijk zal hebben nagegaan, zal, elke keer wanneer de gelijkvormigheid aan nationale veiligheidsnormen een voorwaarde was voor een voorgaande inschrijving van het voertuig in een Europese Staat, deze voorgaande inschrijving het bewijs leveren van gelijkvormigheid met de nationale normen die door de Europese Gemeenschap als evenwaardig worden verordend; de administratie zal dan een attest afleveren waarbij de gelijkvormigheid van het voertuig aan evenwaardige normen geldig wordt verklaard, waarvan het bewijs wordt geleverd door deze voorgaande inschrijving. Het kan nuttig zijn deze verduidelijking op te nemen in het verslag.

Wanneer dit wetsontwerp definitief zal zijn aangenomen, is het aan de Belgische overheid en aan de Belgische en Europese constructeurs om de reeds gedane inspanningen tot harmonisering verder te zetten en het werk af te maken, zodat binnen de twee komende jaren de toekomstige industriële productie van voertuigen op 2 of 3 wielen volledig eenvormig wordt en de moto's, die reeds vrij van het ene naar het andere land van de Gemeenschap kunnen rijden, in alle Europese landen kunnen verkocht en ingeschreven worden volgens de vrije wil van hun eigenaar, in optimale omstandigheden inzake veiligheid zoals vereist door de Europese Ministerraad.

III. ALGEMENE BESPREKING

1. Bedenkingen bij de evocatie

Een lid verklaart dat het wetsvoorstel van puur technische aard is en hij betreurt bijgevolg dat men er zich, alvorens te evoceren, in Commissie niet over heeft beraden of hier wel grondige redenen toe zijn.

Hij wijst op een lacune in de bestaande wetgeving inzake technische voorschriften voor motorfietsen, waardoor men deze noodgedwongen niet-conform toepaste in de praktijk.

Door de huidige evocatie kunnen een serie kleine ondernemingen geen motorfietsen verkopen op dit ogenblik, terwijl het seizoen der motorfietsen volop loopt. Aldus komen een 50-tal kleine bedrijven, die moeten optornen tegen de almacht van F.E.B.I.A.C.,

vent ainsi en difficulté. L'intervenant demande que l'on tienne compte de ces problèmes pour accélérer la procédure. En avril 1995, un arrêté royal était déjà venu paralyser *de facto* leurs activités. Le présent projet de loi remédie à ce problème et il serait injustifié de prolonger encore leurs souffrances.

Un autre membre défend l'évocation comme une mesure sage. Il souligne qu'il s'agit en l'occurrence, essentiellement, d'un débat sur la sécurité, bien plus que d'un débat sur la primauté à accorder à un groupe de pression plutôt qu'à l'autre.

En fait, il s'agit de garantir cette sécurité par le procès-verbal d'agrément

La disposition qui est à la base de la discussion actuelle n'est pas destinée aux commerçants, mais aux particuliers. Les reconnaissances doivent avoir lieu entre différents pays sur la base de la réciprocité.

En dernier lieu, le fait que la procédure dure tellement longtemps incombe au fait que le ministre n'a pu se libérer que le 26 juin 1996.

Un autre membre interpelle le précédent intervenant en disant que ce n'est pas élégant de dire qu'il est inélégant d'évoquer. Ce droit existe, et il doit être respecté. Il n'est pas aberrant d'exercer ce droit.

2. L'association des Gouvernements de région

Après lecture des avis des professeurs A. Alen et F. Delpérée, respectivement des 19 et 25 juin dernier, le ministre des Transports opte pour l'organisation de la concertation par la Chambre.

Un membre rappelle que la réforme de l'État de 1993 a notamment confié au Sénat le rôle de lieu de rencontre des communautés.

Il est étonnant que le ministre méconnaisse ce rôle et se prévale d'une argumentation allant à l'encontre des avis des professeurs Delpérée et Alen. Pourquoi le Sénat ne pourrait-il pas associer les Gouvernements de région à ce projet de loi?

D'un autre côté, le ministre admet bel et bien que les Gouvernements de région doivent être associés au projet de loi. Le non-respect de cette procédure peut, en effet, entraîner l'annulation de la loi par la Cour d'arbitrage.

Le ministre confirme que la forme de coopération prescrite doit être respectée. Toutefois, il est préférable que l'association des Gouvernements de région au projet de loi soit organisée par la Chambre. En vertu de l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980, l'association des Gouvernements de région a lieu selon les règles définies dans le règlement de la Chambre législative où la proposition de loi est déposée. C'est la raison pour laquelle il vaut mieux que la Chambre organise l'association.

in moeilijkheden. Hij vraagt met deze problemen rekening te houden om de procedure te versnellen. In april 1995 kwam er al een koninklijk besluit dat hun activiteiten *de facto* verlamde. Het voorliggende wetsontwerp komt hieraan tegemoet en het zou onverantwoord zijn hun leed nog langer te rekken.

Een ander lid verdedigt de evocatie als een wijze maatregel. Hij werpt op dat het hier in wezen gaat om een veiligheidsdebat, veeleer dan om een debat over de voorrang van één lobby op de andere.

In feite komt het erop neer die veiligheid te waarborgen met het proces-verbaal van goedkeuring.

De bepaling waarrond de huidige discussie draait, is niet bestemd voor handelaars, maar voor particulieren. De erkenningen tussen de verschillende landen moeten gebeuren op basis van wederkerigheid.

Dat de procedure zolang aansleept is tot slot te wijten aan het feit dat de minister zich eerst op 26 juni 1996 heeft kunnen vrijmaken.

Een ander lid reageert op de verklaring van de vorige spreker en wijst erop dat het niet zo fatsoenlijk is te beweren dat het onfatsoenlijk is te evoceren. Dat recht bestaat en het moet geëerbiedigd worden. Het is niet absurd dat recht uit te oefenen.

2. De betrokkenheid van de Gewestregeringen

Na lezing van de adviezen van de Professoren A. Alen en F. Delpérée, respectievelijk van 19 juni en 25 juni ll., spreekt de minister van Vervoer zich uit om het overleg te organiseren via de Kamer.

Een lid herinnert eraan dat de staatshervorming van 1993 de Senaat onder meer de rol van ontmoetingsplaats van de Gemeenschappen toebedeelde.

Het wekt verbazing dat de minister die rol miskent en zich beroept op een argumentatie die strijdig is met de adviezen van de Professoren Delpérée en Alen. Waarom zou de Senaat niet kunnen overgaan tot het betrekken van de Gewestregeringen bij het wetsontwerp?

Anderzijds stemt de minister er kennelijk wel mee in dat de Gewestregeringen bij het wetsontwerp moeten worden betrokken. De niet-naleving van die procedure kan inderdaad leiden tot een vernietiging van de wet door het Arbitragehof.

De minister bevestigt dat de voorgeschreven samenwerkingsvorm moet worden geëerbiedigd. De betrokkenheid van de Gewestregeringen bij het wetsontwerp wordt evenwel best georganiseerd door de Kamer. Luidens artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vindt de betrokkenheid van de Gewestregeringen plaats volgens de regelen bepaald in het reglement van de wetgevende kamer waarbij het voorstel van wet wordt ingediend. Vandaar verdient het de voorkeur dat de Kamer de betrokkenheid organiseert.

L'intervenant répète son point de vue, en se fondant sur l'avis du professeur Delpérée. À preuve, il cite le passage suivant de cet avis :

« 1. La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée notamment par la loi spéciale du 8 août 1993, précise, en son article 6, § 4, 3^o, que « les Gouvernements » de région « seront associés »... « à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports ». Elle prescrit également que ces Gouvernements soient associés à l'élaboration des « prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transports ».

Tel est bien l'objet du projet transmis au Sénat.

Comme l'indiquent, on ne peut plus clairement, l'intitulé de la loi en projet ainsi que la formulation de son article 2, les nouvelles dispositions visent à modifier la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doit répondre tout véhicule de transport par terre. Elles entendent notamment préciser les conditions techniques, les procédures administratives et les modalités de contrôle selon lesquelles le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions octroie un agrément exceptionnel pour « un véhicule isolé ».

Selon l'intervenant, l'argument avancé par le conseil de l'a.s.b.l. A.C.I.M., selon lequel les régions ne devraient pas être associées à ce projet de loi parce que celui-ci ne vise pas les prescriptions techniques *stricto sensu*, se trouve ainsi réfuté.

L'intervenant reprend ensuite sa citation de l'avis du professeur Delpérée :

« Comme l'a relevé le Conseil d'État, dans ses avis L.24.827/9 et L.24.828/9 du 1^{er} avril 1996 sur une proposition de loi « autorisant explicitement l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou non d'agents qualifiés et organisant leur utilisation efficace en vue de la régulation de la circulation routière et de la détection des infractions au code de la route », l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles prescrit que les Gouvernements régionaux soient associés à l'élaboration d'une telle loi (cf. Doc. Ch. n^o 577/1 - 95/96, p. 10).

Le Conseil d'État ajoute que « la procédure d'association (doit) avoir lieu à un moment utile, c'est-à-dire à un stade d'élaboration de la loi qui ne réduise pas cette association à une simple formalité ».

Ces avis ont été rendus par la IX^e chambre de la section de législation à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir.

Het lid herhaalt zijn opvattingen, zich steunend op het advies van professor Delpérée. Ter illustratie citeert hij de volgende passage uit dat advies :

« 1. De bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1993, stelt in artikel 6, § 4, 3^o, dat de « Regeringen » van de Gewesten « worden betrokken bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer ». Die wet schrijft eveneens voor dat de Gewestregeringen moeten worden betrokken bij het ontwerpen van de « technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen ».

Dat is het doel van het aan de Senaat overgezonden ontwerp.

Zoals overduidelijk blijkt uit het opschrift van de ontworpen wet alsmede uit de formulering van artikel 2, strekken de nieuwe bepalingen tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land moet voldoen. Zij hebben met name tot doel een nadere omschrijving te geven van de technische voorwaarden, de administratieve procedures en de controleprocedures aan de hand waarvan de minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, een uitzonderlijke goedkeuring kan verlenen voor « een voertuig als alleenstaand geval ».

Volgens het lid is daarmee het argument van de raadsman van de v.z.w. V.O.M.I. weerlegd als zouden de Gewesten niet moeten betrokken worden bij dit wetsontwerp aangezien het geen betrekking heeft op de technische voorschriften *stricto sensu*.

Vervolgens citeert hij verder het advies van professor Delpérée :

« Zoals de Raad van State heeft opgemerkt in zijn advies L.24.827/9 en L.24.828/9 van 1 april 1996 over een voorstel van wet « betreffende de expliciete wettelijke erkenning van bemande en onbemande automatisch werkende toestellen en betreffende het efficiënte gebruik ervan bij de regeling van het wegverkeer en bij de controle van de verkeersmiddelen » schrijft artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen voor dat de Gewestregeringen moeten worden betrokken bij het ontwerpen van een dergelijke wet (cf. Gedr. St. Kamer, nr. 577/1 - 95/96, blz. 10).

De Raad van State voegt eraan toe dat « de procedure om de Gewestexecutieven te betrekken op een dienstig ogenblik haar beloop moet hebben, namelijk in een stadium van het ontwerpen van de wet waarin het betrekken van de Gewestexecutieven niet tot een loutere formaliteit verwordt ».

Deze adviezen werden uitgebracht door de IX^e kamer van de afdeling wetgeving waartoe ik behoor.

Si cette procédure d'association n'a pas eu lieu, il faut considérer que la loi votée dans ces conditions est affectée d'un vice grave de constitutionnalité. L'on sait en effet que l'article 124bis de la loi spéciale du 16 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, inséré par l'article 68 de la loi spéciale du 8 janvier 1989, établit que les règles de concertation avec les Gouvernements communautaires et régionaux — mais aussi d'association, de transmission d'informations, d'avis, d'avis conformes, d'accords, d'accords communs et de propositions — doivent être assimilés à des règles établies par la Constitution « pour déterminer les compétences respectives de l'État, des communautés et des régions ». En cas de manquement à ces dispositions, il appartient à la Cour d'arbitrage, pour autant qu'elle ait été saisie à cet effet, d'annuler la loi adoptée dans ces conditions ou d'en constater l'inconstitutionnalité.

L'on ne saurait donc ignorer les conséquences graves qui s'attachent au non-accomplissement de la procédure prescrite par la loi spéciale de réformes institutionnelles.

Une difficulté surgit lorsque la loi en question résulte, comme c'est le cas en l'espèce, d'une initiative parlementaire.

Comme l'a relevé fort pertinemment le Conseil d'État dans son avis du 3 octobre 1990, l'association présente quelques difficultés « lorsque l'oeuvre de confection de la loi est déclenchée à l'initiative d'un membre d'une assemblée législative ». Certains soutiendront même que la concertation n'est pas possible dans ces conditions et « qu'à l'impossible nul n'est tenu... ».

Faut-il aller jusqu'à considérer que l'association ne serait pas prescrite en l'occurrence et qu'elle serait, en quelque sorte, « réservée aux modes d'élaboration qui découlent d'une initiative gouvernementale » ? Selon le Conseil d'État, « cette prétention serait injustifiée. Elle ne s'autoriserait d'aucune disposition de texte. Elle s'inscrirait en violation de l'article 27 (ancien) de la Constitution qui, s'il permet de recourir à deux formes distinctes d'initiative, requiert un mode identique d'élaboration de la loi ».

Plus grave encore, selon le Conseil d'État: cette façon d'agir « permettrait aussi, via l'initiative parlementaire, de passer outre à l'obligation inscrite dans la loi spéciale de réformes institutionnelles d'associer, dans les cas qu'elle détermine, les exécutifs régionaux à la confection de la loi. De ce point de vue, elle méconnaîtrait la répartition des compétences au sens des articles 1^{er}, 26, § 1^{er}, et 124bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage ».

Le Conseil d'État est conscient néanmoins des difficultés pratiques de la règle qu'il impose. « Il

Zijn de gewestregeringen niet bij de gang van zaken betrokken, dan vertoont de wet die in die omstandigheden is aangenomen een ernstige leemte op gebied van de grondwettigheid. Immers, artikel 124bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, ingevoegd bij artikel 68 van de wet van 16 januari 1989, bepaalt dat de regels in verband met het overleg met de Gemeenschaps- en Gewestregeringen — maar ook wat betreft de betrokkenheid, het geven van inlichtingen, de adviezen, de eensluidende adviezen, de akkoorden, de gemeenschappelijke akkoorden en de voorstellen — moeten worden beschouwd als regels door de Grondwet vastgesteld « voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten ». Worden die bepalingen niet nageleefd, dan staat het aan het Arbitragehof, voor zover dit met dat doel is geadieerd, om de in die omstandigheden aangenomen wet te vernietigen of vast te stellen dat zij ongrondwettig is.

Men moet dus acht slaan op de ernstige gevolgen verbonden aan het niet naleven van de procedure voorgeschreven door de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

Een moeilijkheid rijst wanneer het initiatief voor de betrokken wet, zoals in dit geval, van het parlement uitgaat.

Zoals de Raad van State zeer terecht heeft opgemerkt in zijn advies van 3 oktober 1990, levert het betrekken van de Gewestregeringen enkele moeilijkheden op « wanneer de wet tot stand komt op initiatief van een lid van een wetgevende vergadering ». Sommigen zullen staande houden dat het overleg in die omstandigheden niet mogelijk is en dat « niemand geacht wordt het onmogelijke te doen ».

Betekent dit dat de betrokkenheid in dit geval niet is voorgeschreven en dat zij tot op zekere hoogte « alleen zou gelden voor de wijzen van ontwerpen op initiatief van de Regering? » Volgens de Raad van State « zou een dergelijk standpunt onterecht zijn. Het zou in geen enkele bepaling van een tekst steun vinden en een schending inhouden van artikel 27 van de Grondwet, dat weliswaar twee verschillende vormen van initiatief toestaat, doch vereist dat de wet op dezelfde wijze wordt ontworpen ».

Wat erger is volgens de Raad van State, is dat « een zodanig standpunt het, via het parlementaire initiatief, ook mogelijk zou maken om voorbij te gaan aan de verplichting om de Gewestexecutieven in de gevallen die deze wet bepaalt, bij het maken van de wet te betrekken. Uit dit oogpunt zou dat standpunt een regel betreffende de verdeling van de bevoegdheden in de zin van de artikelen 1, 26, § 1, en 124bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, niet in acht nemen ».

De Raad van State onderkent evenwel de praktische moeilijkheden die hierbij opduiken. « Er behoort

convient... de souligner que l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles ne requiert pas que les Exécutifs régionaux soient associés, dans les domaines qu'elle détermine, à l'initiative de la loi ; elle prescrit seulement qu'ils le soient à son « élaboration » et ne préjuge donc pas le moment où la procédure d'association sera mise en oeuvre. Il revient à l'assemblée saisie d'une proposition dont l'objet est visé par la disposition qui vient d'être rappelée de concevoir les techniques appropriées pour associer les Exécutifs régionaux à l'élaboration de la loi proposée ».

Revient-il au Sénat de prendre les initiatives nécessaires aux fins de combler les lacunes d'une procédure qui s'est engagée selon des voies qui ne sont pas conformes, en tout point, à celles que prescrit la loi spéciale de réformes institutionnelles ?

Deux interprétations paraissent défendables.

La première interprétation s'attache principalement au respect de la procédure. Comme le souligne le Conseil d'État, dans son avis du 3 octobre 1990, la loi spéciale ne préjuge pas le moment où la concertation doit être mise en œuvre. Cette concertation ne doit pas nécessairement précéder l'initiative de la loi. Elle doit avoir lieu avant l'adoption définitive de celle-ci et sa sanction par le Roi.

Il faut, comme le dit encore le Conseil d'État, que cette association ait lieu en temps utile et qu'elle soit donc effectuée « à un stade de l'élaboration de la loi qui ne réduise pas cette association à une simple formalité ». Les possibilités de concertation procurées par le Sénat permettront aux Gouvernements — fédéral et régionaux — de faire entendre leur point de vue. Celui-ci sera répercuté devant la Chambre des représentants si celle-ci est à nouveau saisie du dossier législatif.

Dans la même perspective, l'on considérera que les Gouvernements régionaux ne sauraient revendiquer, dans le cadre d'une initiative tant parlementaire que gouvernementale, le droit d'être associés à l'élaboration du texte de la loi tant au stade de la discussion devant la Chambre des représentants qu'au moment de la délibération devant le Sénat. Ils ne peuvent, en somme, revendiquer une double concertation à raison du mode bicaméral de confection de la loi.

Il revient, dans ces conditions, au Sénat de prendre toute initiative aux fins de respecter les procédures prescrites par la loi spéciale de réformes institutionnelles. Rien n'empêche, par exemple, le président du Sénat de s'adresser aux différentes autorités gouver-

(...) te worden beklemtoond dat artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen niet vereist dat de Gewestexecutieven, op de terreinen die het bepaalt, worden betrokken bij het initiatief om een wet te maken; het schrijft alleen voor dat ze moeten worden betrokken bij het « ontwerpen » ervan en zegt dus niets over het tijdstip waarop de procedure om de Executieven te betrekken wordt toegepast. De vergadering die geadieerd is ter zake van een voorstel over een onderwerp bedoeld in de zoëven in herinnering gebrachte bepaling, heeft tot taak de gepaste methoden uit te denken om de Gewestexecutieven bij het ontwerpen van de voorgestelde wet te betrekken ».

Komt het aan de Senaat toe om de nodige initiatieven te nemen teneinde de leemten aan te vullen in een procedure die is ingezet op een wijze die niet op alle punten strookt met het voorschrift van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen ?

Er zijn twee steekhoudende interpretaties.

— De eerste interpretatie betreft in hoofdzaak de inachtneming van de procedure. Zoals de Raad van State onderstreept in zijn advies van 3 oktober 1990 valt uit de bijzondere wet niet op te maken op welk ogenblik het overleg moet plaatsvinden. Dat moet niet noodzakelijk zijn vóór het initiatief wordt genomen dat tot de wet moet leiden. Het moet geschieden vóór de wet definitief is aangenomen en door de Koning bekrachtigd.

Zoals de Raad van State voorts nog zegt, moet het plaatsvinden op een dienstig ogenblik en dus « in een stadium van het ontwerpen van de wet waarin het betrekken van Gewestexecutieven niet tot een loutere formaliteit verwordt ». De mogelijkheid tot overleg die de Senaat biedt, zal de Federale Regering en de Gewestregeringen in staat stellen om hun standpunt bekend te maken. Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden voorgelegd indien het wetgevingsdossier opnieuw aan haar wordt overgezonden.

Ook zal men als principe moeten huldigen dat de gewestregeringen, ongeacht of het gaat om een wetsvoorstel of een wetsontwerp, niet mogen eisen dat zij bij het opmaken van de wettekst worden betrokken, niet tijdens de bespreking in de Kamer van volksvertegenwoordigers en ook niet tijdens de behandeling in de Senaat. Zij kunnen dus geen dubbel overleg eisen omdat de wet via de bicamerale procedure tot stand komt.

In die omstandigheden komt het aan de Senaat toe om stappen te doen opdat de door de bijzondere wet tot hervorming der instellingen voorgeschreven procedures worden nageleefd. Niets belet bijvoorbeeld de voorzitter van de Senaat om zich tot de

nementales — tant au niveau fédéral qu'au niveau fédéré — pour aménager avec elles la concertation prescrite.

— *La seconde interprétation s'intéresse plus au moment de la concertation. De manière plus rigoriste ou plus formaliste, l'on soutiendra que la procédure législative a été viciée ab initio, que la Chambre des représentants, en particulier, s'est prononcée sans connaître le point de vue des Gouvernements régionaux et que le texte sur lequel le Sénat est, en deuxième ordre, appelé à délibérer — dans les conditions prescrites par la procédure d'évocation — est déjà, d'une certaine manière, bloqué.»*

Selon l'intervenant, le professeur Delpérée rejette cette seconde interprétation. En outre, celle-ci méconnaît le rôle du Sénat.

Un membre regrette que les avis évoquent à peine le fond de la question. Si l'article 6, § 4, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles est effectivement applicable au projet de loi à l'examen, les Gouvernements de région doivent y être associés. La question est toutefois de savoir si le contenu du projet est bien une prescription technique relative aux moyens de communication et aux transports.

L'intitulé du projet fait bien explicitement référence aux conditions techniques auxquelles doit répondre tout véhicule, mais le contenu de la proposition ne modifie que la procédure, et non les prescriptions techniques telles qu'elles sont fixées par les arrêtés royaux de 1974 et de 1983.

Les travaux préparatoires de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 n'apportent toutefois aucun éclaircissement sur la portée des mots «les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport». Une interprétation stricte aussi bien qu'une interprétation large sont par conséquent possibles. Si l'on opte pour l'interprétation stricte, l'article 6, § 4, 3^o, n'est pas applicable. Si l'on opte au contraire pour l'interprétation large, il faut organiser l'association des Gouvernements de région.

Par prudence, il vaut sans doute mieux opter pour cette dernière solution. Si, en effet, les formes de coopération obligatoires ne sont pas respectées, la Cour d'arbitrage peut annuler la norme législative concernée (article 124bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage).

Une fois établie l'applicabilité de l'article 6, § 4, 3^o, la question se pose de savoir qui doit organiser l'association. Aux termes de l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980, la procédure a lieu selon les règles prévues par le règlement de la Chambre législative devant laquelle la proposition de loi a été déposée.

onderscheiden regeringen te wenden — zowel de federale als die van de deelgebieden — om met hen een regeling te treffen inzake het voorgeschreven overleg.

— *De tweede interpretatie kijkt meer naar het ogenblik van het overleg. Stelt men zich op een rigoristisch of formalistisch standpunt, dan zal men van oordeel zijn dat de wetgevingsprocedure van meet af aan aangetast is, dat meer bepaald de Kamer van volksvertegenwoordigers zich heeft uitgesproken zonder het standpunt te kennen van de Gewestregeringen en dat de tekst die de Senaat als tweede kamer in behandeling neemt — onder de voorwaarden voorgeschreven door de evocatieprocedure — in zekere zin onvolkomen is.»*

Volgens het lid wijst professor Delpérée die tweede interpretatie af. Bovendien miskent die interpretatie de rol van de Senaat.

Een lid betreurt dat de adviezen nauwelijks ingaan op de grond van de zaak. Indien artikel 6, § 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen inderdaad van toepassing is op het voorliggende wetsontwerp, dan dienen de Gewestregeringen betrokken te worden. De vraag is evenwel of de inhoud van het wetsontwerp wel een technisch voorschrift inzake verkeers- en vervoermiddelen is.

De titel van het wetsontwerp verwijst wel uitdrukkelijk naar de technische eisen waaraan elk voertuig moet voldoen, doch de inhoud van het voorstel wijzigt alleen de procedure en niet de technische voorschriften zoals deze door de koninklijke besluiten van 1974 en 1983 zijn bepaald.

De voorbereidende werken van artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bieden evenwel geen uitsluitel over de draagwijdte van de woorden «de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen». Zowel een strikte als een ruime interpretatie blijven bijgevolg mogelijk. Opteert men voor de strikte interpretatie, dan is artikel 6, § 4, 3^o, niet van toepassing. Kiest men daarentegen voor de ruime interpretatie, dan moet de betrokkenheid van de Gewestregeringen worden georganiseerd.

Voorzichtigheidshalve kiest men wellicht best voor deze laatste oplossing. Indien immers de verplichte samenwerkingsvormen niet worden nageleefd, kan het Arbitragehof de betrokken wetgevende norm vernietigen (art. 124bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof).

Gegeven de toepasselijkheid van artikel 6, § 4, 3^o, rijst de vraag wie de betrokkenheid moet organiseren. Luidens artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vindt de betrokkenheid plaats volgens de regelen bepaald in het reglement van de Wetgevende Kamer waarbij het wetsvoorstel werd ingediend.

C'est cette Chambre — en l'occurrence la Chambre des représentants — qui doit organiser la coopération obligatoire. Il reste qu'une autre assemblée législative — en l'occurrence le Sénat — peut mettre la coopération en chantier. Cela reste toutefois une compétence purement facultative et la coopération ainsi enclenchée ne répond pas à la forme de coopération obligatoire imposée par les §§ 4, 3^o, et 8 combinés de l'article 6 de la loi spéciale du 8 août 1980.

De plus, dans la procédure d'évocation, le Sénat dispose d'un délai d'examen de soixante jours seulement. Ce délai est trop court pour organiser la procédure et examiner le projet de loi évoqué. L'intervenant déposera une proposition de modification du règlement du Sénat afin de résoudre ce problème dans l'avenir.

Il paraît donc sage que, pour le projet à l'examen, l'association des Gouvernements de région soit organisée par la Chambre.

Le ministre demande quelle signification le professeur Delpérée donne à l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980.

Le professeur Delpérée fait remarquer que le Conseil d'État avait déjà relevé ce problème en 1990. En effet, l'association présente quelques difficultés lorsque l'œuvre de confection de la loi est déclenchée à l'initiative d'un membre d'une assemblée législative. C'est dans ce sens-là que l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 a été inscrit par la loi du 16 juillet 1993, en chargeant la Chambre législative devant laquelle la proposition est déposée de concevoir la procédure de concertation utile. Cette invitation n'a pas, jusqu'à présent, été suivie d'effet. Il y a donc une carence des autorités parlementaires.

Devant cette carence, deux interprétations sont possibles. Suivant la première interprétation, la procédure n'existe pas puisque les Chambres ne l'ont pas organisée. C'est une interprétation formaliste, entraînant le risque de voir les textes adoptés dans ces conditions subir une annulation par la Cour d'arbitrage.

Dès lors, la deuxième interprétation s'impose. La concertation doit avoir lieu et il appartient aux assemblées législatives ou au Gouvernement de prendre les initiatives nécessaires.

Quelles sont les solutions possibles ?

1. Le Gouvernement prend l'initiative pour contacter les Gouvernements régionaux et engager la concertation.

2. Le Sénat s'adresse aux différentes autorités gouvernementales pour aménager la concertation prescrite. Le Sénat n'a pas, en effet, à s'interroger sur la régularité formelle des modes de délibération de la

Die Kamer — *in casu* de Kamer van volksvertegenwoordigers — moet de verplichte samenwerking organiseren. Dit belet niet dat ook een andere wetgevende vergadering — *in casu* de Senaat — de samenwerking op het getouw kan zetten. Dat blijft evenwel een louter facultatieve bevoegdheid en de samenwerking die daardoor wordt opgezet, beantwoordt niet aan de verplichte samenwerkingsvorm die wordt opgelegd door artikel 6, § 4, 3^o, juncto § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Bovendien beschikt de Senaat in de evocatieprocedure over een onderzoekstermijn van slechts 60 dagen. Die termijn is te kort om de samenwerking te organiseren én het geëvoeerde wetsontwerp te behandelen. Het lid zal een voorstel tot wijziging van het Senaatsreglement indienen om dat probleem in de toekomst te ondervangen.

Het lijkt dus raadzaam dat, voor het voorliggende wetsontwerp, de betrokkenheid van de Gewestregeringen door de Kamer wordt georganiseerd.

De minister vraagt welke betekenis professor Delpérée geeft aan artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Professor Delpérée merkt op dat de Raad van State dat probleem reeds in 1990 heeft aangesneden. Het betrekken van de Gewesten doet immers moeilijkheden rijzen wanneer het wetgevend werk wordt ingezet op initiatief van een lid van een wetgevende assemblée. In die zin werd artikel 6, § 8, in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 opgenomen door de wet van 16 juli 1993; die paragraaf bepaalt dat de Wetgevende Kamer waarbij het voorstel wordt ingediend, ook de aangewezen overlegprocedure moet organiseren. Tot heden heeft deze wenk nog geen resultaat gehad. De parlementaire instanties zijn dus in gebreke gebleven.

Hierbij zijn er twee interpretaties mogelijk: volgens de eerste interpretatie bestaat de procedure niet omdat de Kamers die niet hebben georganiseerd. Dat is een formalistische interpretatie die het risico meebrengt dat in die omstandigheden aangenomen teksten door het Arbitragehof vernietigd worden.

Bijgevolg moet men naar de tweede interpretatie grijpen. Er moet overleg plaatsvinden en de wetgevende assemblees of de Regering moeten de nodige initiatieven nemen.

Wat zijn de mogelijke oplossingen ?

1. De Regering neemt het initiatief om in contact te treden met de gewestregeringen en het overleg in te zetten.

2. De Senaat richt zich tot de verschillende regeringsinstanties om het voorgeschreven overleg te organiseren. Het is immers niet de taak van de Senaat na te gaan of de behandeling door de Kamer van

Chambre des représentants. Il lui revient plutôt, dans le respect de l'autonomie reconnue à chaque assemblée, d'exercer ses propres responsabilités.

3. Le Sénat fait retourner le projet de loi à la Chambre sans que la concertation ait eu lieu. Il convient alors à la Chambre d'organiser la concertation. L'inconvénient de cette dernière formule est que le Sénat discute sur un texte sur lequel les Gouvernements régionaux ne se sont pas prononcés. Cela n'est pas très conforme à la conception du Sénat rénové.

Plusieurs membres donnent la préférence à la première solution. Elle leur paraît la plus efficace. Celle qui donne l'initiative au Sénat peut certes compter sur une certaine compréhension, parce qu'elle donne corps au rôle du Sénat en tant que lieu de rencontre des communautés et des régions. Elle ne mérite cependant pas d'être recommandée, car la brièveté du délai d'examen ne laisse guère de temps pour organiser l'association. Dans ces conditions, mieux vaut laisser l'initiative au Gouvernement.

Le ministre préfère toutefois la troisième solution. Le délai d'examen, en effet, est trop court aussi pour que le Gouvernement organise l'association. Il lui paraît donc indiqué que le Sénat adopte quelques amendements, de sorte que le projet retourne à la Chambre. Le nouvel examen à la Chambre n'étant pas lié à des délais, on disposera, à ce stade de la procédure, d'une marge suffisante pour organiser l'association.

Le professeur Delpérée esquisse la suite du scénario de la troisième solution. Si la Chambre marque son accord sur les amendements adoptés par le Sénat et que l'association des Gouvernements de région ne débouche pas non plus sur des modifications de texte, le projet de loi pourrait être soumis à la sanction royale. Si, en revanche, à la suite de l'association des Gouvernements régionaux, la Chambre adopte de nouveaux amendements, cela entraînera automatiquement un deuxième examen par le Sénat. Dans ce cas, par conséquent, la procédure parlementaire pourra encore durer un certain temps.

Au vu de cette considération, le ministre donne lui aussi la préférence à la première solution.

La commission marque son accord pour que le ministre organise l'association des Gouvernements de région. Elle poursuivra ensuite la discussion du projet qui lui est soumis.

*
* *

Au cours de la réunion du 22 juillet 1996, le ministre communique à la commission que le projet de loi a été examiné par la Conférence interministérielle

volksvertegenwoordigers voldoet aan de vormvereisten. Gelet op de autonomie die aan elke assemblee is toegekend, moet de Senaat zich aan zijn eigen opdrachten houden.

3. De Senaat zendt het ontwerp opnieuw naar de Kamer over zonder dat er overleg heeft plaatsgevonden. De Kamer moet dan het overleg organiseren. Deze formule vertoont evenwel het nadeel dat de Senaat een tekst behandelt waarover de regionale regeringen zich niet hebben uitgesproken. Dat strookt niet met de opvattingen over de nieuwe Senaat.

Diverse leden spreken een voorkeur uit voor de eerste oplossing. Dit lijkt hun de meest efficiënte werkwijze. De oplossing die het initiatief bij de Senaat legt, kan weliswaar op enig begrip rekenen, daar zij gestalte geeft aan de rol van de Senaat als ontmoetingsplaats van de Gewesten en de Gemeenschappen. Zij verdient evenwel geen aanbeveling, want de korte onderzoekstermijn laat weinig ruimte voor het organiseren van de betrokkenheid. In die omstandigheden wordt het initiatief beter overgelaten aan de Regering.

De minister verkiest evenwel de derde oplossing. De lopende onderzoekstermijn is immers ook voor de Regering te kort om de betrokkenheid te organiseren. Het lijkt dus aangewezen dat de Senaat enkele amendementen aanneemt, zodat het ontwerp terugkeert naar de Kamer. De nieuwe behandeling door de Kamer is aan geen termijnen gebonden, zodat er in dat stadium van de procedure voldoende ruimte is om de betrokkenheid te organiseren.

Professor Delpérée schetst het verdere scenario van de derde oplossing. Indien de Kamer zich akkoord verklaart met de door de Senaat aangenomen amendementen en ook uit de betrokkenheid van de Gewestregeringen geen tekstwijzigingen voortkomen, kan het wetsontwerp aan de Koning worden overgezonden om te worden bekrachtigd. Indien de betrokkenheid van de Gewestregeringen daarentegen met zich mee brengt dat de Kamer nieuwe amendementen aanneemt, leidt dit automatisch tot een tweede onderzoek in de Senaat. In dat geval kan de parlementaire behandeling bijgevolg nog een tijdlang aanslepen.

Op grond van die overweging geeft ook de minister de voorkeur aan de eerste oplossing.

De Commissie stemt ermee in dat de minister de betrokkenheid van de Gewestregeringen organiseert. Nadien zal zij de bespreking van het wetsontwerp voortzetten.

*
* *

Tijdens de commissievergadering van 22 juli 1996 werd het verslag van de vergadering van de Interministeriële conferentie voor vervoer en infrastructuur

des transports et de l'infrastructure en sa séance du 19 juillet 1996. Le rapport de cette séance constate qu'après un premier examen, les représentants des cabinets concernés des régions n'ont soulevé aucun problème. Il a également été convenu que, dans le cadre de l'association des régions au sens de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les différents Gouvernements de région communiqueront leur point de vue avant le 15 septembre 1996.

Le président fait remarquer qu'en conséquence, deux options se présentent encore *de facto* à la commission du Sénat :

— soit adopter le projet amendé et le renvoyer à la Chambre des représentants. Il est toutefois indéniable que cela impliquerait que l'on vote sur un texte sans que soit terminée la concertation requise avec les régions. De plus, il est clair qu'alors, le Sénat n'aurait rempli correctement ni son rôle législatif ni son rôle de lieu de rencontre des communautés et des régions;

— soit surseoir à la discussion et au vote jusqu'à la fin de la concertation, ce qui comporte toutefois le risque que le délai pour examiner le projet ne vienne à expiration avant que le Sénat ait pu procéder au vote final. Ce problème peut cependant être résolu en faisant prolonger le délai d'examen par la commission parlementaire de concertation. Une prorogation d'un mois devrait suffire largement et il semble peu probable que la Chambre s'y oppose. En effet, non seulement ledit intervenant estime que le problème est apparu à la Chambre des représentants, mais il lui semble que la question n'est tout de même pas d'une importance et d'une urgence extrêmes.

De plus, pour ce qui est de la date finale de la procédure parlementaire, le résultat final ne différera guère dans les deux options puisque, si l'on retient la première solution, la Chambre devra attendre, elle aussi, la fin de la concertation.

Après s'être concertés, les membres des partis de la majorité se déclarent partisans de la première option. En conséquence, la commission passe à l'examen du texte du projet.

3. Discussion générale

Un membre voudrait savoir si les commerçants dont il s'agit sont des fabricants ou des importateurs et, dans ce dernier cas, d'où ils importent leurs engins.

Un sénateur répond qu'il s'agit de détaillants qui vendent des motocycles qu'ils achètent aussi bien à nos importateurs qu'aux Néerlandais, Français, Anglais ou Espagnols.

van 19 juli 1996 besproken. In het verslag van die vergadering wordt vastgesteld dat na een eerste onderzoek, er door de vertegenwoordigers van de betrokken kabinetten van de Gewesten geen problemen naar voor worden gebracht. Tevens werd afgesproken dat in het raam van de betrokkenheid van de Gewesten, zoals voorzien bij artikel 6, § 4, 3^o, van de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, de verschillende Gewestregeringen hun standpunten vóór 15 september 1996 zullen mededelen.

De voorzitter merkt op dat bijgevolg de facto nog twee opties openstaan voor de Commissie en de Senaat :

— ofwel het ontwerp geamendeerd aannemen en terugzenden naar de Kamer van volksvertegenwoordigers. Men kan echter niet ontkennen dat zulks inhoudt dat over een tekst wordt gestemd zonder dat het vereiste overleg met de Gewesten daadwerkelijk is beëindigd. Bovendien is het duidelijk dat de Senaat dan zijn wetgevende rol en zijn rol van ontmoetingsplaats van de Gemeenschappen en Gewesten niet naar behoren heeft vervuld;

— ofwel de bespreking en de stemming verdagen tot de beëindiging van het overleg, wat echter het risico inhoudt dat de termijn waarover de Senaat beschikt voor de behandeling van het ontwerp verstrijkt vooraleer tot de eindstemming kan worden overgegaan. Dat probleem kan nochtans worden opgelost door de termijn van onderzoek door de Parlementaire Overlegcommissie te laten verlengen. Een verlenging van een maand moet ruim volstaan, en het lijkt weinig waarschijnlijk dat de Kamer zich ertegen zou verzetten. Bedoelde spreker is immers van oordeel dat het probleem niet alleen is ontstaan in de Kamer van volksvertegenwoordigers, bovendien lijkt naar zijn oordeel de aangelegenheid toch niet zo uitermate belangrijk en dringend te zijn.

Bovendien zal het eindresultaat, wat de einddatum van de parlementaire behandeling betreft, in beide opties nauwelijks verschillen, vermits ook de Kamer, als men voor de eerste weg kiest, het einde van het overleg moet afwachten.

Na overleg verklaren de leden die tot de meerderheidspartijen behoren, voorstander te zijn van de eerste optie. Bijgevolg gaat de commissie over tot de bespreking van de tekst van het ontwerp.

3. Algemene bespreking

Een lid vraagt of de betrokken handelaars fabrikanten of invoerders zijn. Zo het om invoerders gaat, uit welk land voeren zij hun motorfietsen in ?

Een senator antwoordt dat het om detailhandelaars gaat die motorfietsen verkopen die zij aankopen bij zowel onze eigen invoerders als bij Nederlanders, Fransen, Engelsen of Spanjaarden.

Il s'agit là d'une division artificielle du marché, par laquelle les distributeurs locaux sont privés de la possibilité de se procurer leurs cyclomoteurs directement dans d'autres pays, sous le couvert de considérations sécuritaires. Or, il n'y a pas de problème de sécurité, puisque ces cyclomoteurs sont homologués à cet égard dans de grands pays, tels que la France, l'Allemagne et l'Espagne. En vertu de la réglementation européenne actuelle, nous sommes tenus d'accepter les normes des autres pays de l'Union, tout comme pour les automobiles, à moins de pouvoir démontrer qu'elles sont totalement inadéquates.

Un membre souligne que pour les automobiles, toute la réglementation est d'origine européenne, ce qui n'est pas le cas pour les motocycles. Il conteste le fait qu'il s'agit *in concreto* d'une affaire européenne. Ce qui se passe, c'est que l'importateur néerlandais se procure un motorcycle au Canada, qu'il revend immédiatement en Belgique, sans le moindre certificat.

De cette manière, il échappe au problème car, s'il devait vendre son cyclomoteur aux Pays-Bas, il lui faudrait un certificat néerlandais. L'importateur belge invoque à tort la libre circulation intra-européenne.

IV. DISCUSSION DES AMENDEMENTS

Article premier

Cet article n'a fait l'objet d'aucun amendement.

Article 2

M. Hatry dépose l'amendement suivant (n° 1):

«*Modifier le point 4 du texte proposé au 1^o comme suit:*

«*4. pour ce qui concerne les véhicules à moteur à deux ou trois roues, les conditions...*»

Justification

Le projet de loi tel qu'il a été déposé et adopté s'applique à tous les véhicules, alors qu'il ne devrait concerner que les véhicules à moteur à deux ou trois roues.

L'auteur de l'amendement demande au ministre pour quelle raison il veut s'en tenir à tout prix au texte tel qu'il est rédigé actuellement, avec la conséquence que le projet s'appliquerait également aux véhicules à moteur à plus de trois roues, et spécialement aux automobiles.

Het gaat hier om een kunstmatige opdeling van de markt, waardoor de plaatselijke verdelers gespeend worden van de mogelijkheid om hun bromfietsen rechtstreeks te betrekken uit andere landen, onder het mom van veiligheidsoverwegingen. Doch er is geen veiligheidsprobleem, aangezien deze bromfietsen in grote landen zoals Frankrijk, Duitsland en Spanje goedgekeurd zijn wat hun veiligheid betreft. Op basis van de huidige Europese reglementering moeten wij de normen van andere landen van de Unie aanvaarden, tenzij we kunnen aantonen dat deze volledig inadequaat zijn, net zoals bij auto's.

Een lid wijst erop dat voor auto's de volledige reglementering van Europese oorsprong is, wat niet het geval is voor motorfietsen. Hij betwist dat het *in concreto* om een Europese aangelegenheid gaat. Wat er gebeurt, is dat de Nederlandse invoerder een motorfiets uit Canada betreft en die onmiddellijk doorverkoopt in België zonder enig certificaat.

Daardoor ontwijkt hij het probleem omdat, mocht hij hem in Nederland verkopen, hij een Nederlands certificaat nodig heeft. De Belgische invoerder beroept zich ten onrechte op het intra-Europees vrij verkeer.

IV. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

Artikel 1

Op dit artikel worden geen amendementen ingediend.

Artikel 2

De heer Hatry dient het volgende amendement in (nr. 1):

«*Het in het 1^o voorgestelde punt 4 wijzigen als volgt:*

«*4. voor de twee- of driewielige motorvoertuigen, de technische voorwaarden, ...*»

Verantwoording

Zoals het ontwerp werd ingediend en aangenomen is het van toepassing op alle voertuigen, ofschoon het alleen op twee- en driewielige motorvoertuigen zou moeten slaan.

De auteur van het amendement vraagt de minister waarom hij te allen prijze wil vasthouden aan de tekst zoals hij nu is geredigeerd, met het gevolg dat het ontwerp ook van toepassing is op motorvoertuigen met meer dan drie wielen, en meer bepaald op de auto's.

Le ministre rappelle que la Commission européenne et la Cour de justice ont considéré que le texte devait s'appliquer à tous les types de véhicules. Il demande par conséquent le rejet de l'amendement.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 4.

L'auteur de l'amendement fait remarquer qu'en faisant voter un texte qui s'applique également aux voitures et en n'acceptant pas que l'on ne règle que le problème des véhicules à moteur à deux ou trois roues, le ministre donne à toute l'affaire une toute autre dimension, eu égard à l'importance du secteur automobile, tant en volume qu'en chiffre d'affaires. D'après lui, le ministre n'aurait pas pu trouver un moyen plus efficace de rendre la résistance au texte proposé beaucoup plus grande qu'elle ne l'est déjà et que ce qui était nécessaire pour atteindre le but recherché.

M. Hatry dépose ensuite les deux amendements suivants (n^{os} 2 et 10):

« Remplacer le premier alinéa du texte proposé au 2^o par ce qui suit :

« Le coût total des vérifications nécessaires, lorsque la certification de conformité d'un véhicule à moteur à deux ou trois roues est effectuée par un constructeur ou son représentant dans le Royaume, est fixé par le Roi. Ce coût ne peut être supérieur à 4 000 francs, tous frais et taxes inclus; toutefois, le Roi peut procéder annuellement à l'adaptation de ce montant au coût de la vie. »

Justification

Certaines modalités, telles que les prix, doivent être réglées par arrêté royal.

Il dépose aussi l'amendement subsidiaire (n^o 10) ci-après (au n^o 2):

« Remplacer le premier alinéa du texte proposé au 2^o par ce qui suit :

« Le coût total maximum des vérifications nécessaires, lorsque la certification de conformité d'un véhicule à moteur à deux ou trois roues est effectuée par un constructeur ou son représentant dans le Royaume, est fixé par le Roi. »

Justification

Le problème du coût réel et donc de la fixation du coût total maximum des vérifications, lorsque la

De minister herinnert eraan dat de Europese Commissie en het Hof van Justitie ervan uitgaan dat de teksten moeten gelden voor alle types van voertuigen. Hij vraagt bijgevolg de verwerping van het amendement.

Het amendement wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

De auteur van het amendement merkt op dat de minister, door een tekst te doen stemmen die ook voor de auto's geldt, en door niet te aanvaarden dat men alleen het probleem van de twee- of driewielige motorvoertuigen regelt, aan de hele aangelegenheid een heel andere dimensie geeft, gelet op het belang van de automobielsector in volume en zakencijfer. De minister had zijns inziens geen efficiëntere manier kunnen kiezen om de weerstand tegen de voorgestelde tekst veel groter te maken dan hij nu al is, en dan wat nodig was om het nagestreefde doel te bereiken.

De heer Hatry dient vervolgens de twee volgende amendementen in (nrs. 2 en 10):

« Het eerste lid van de in het 2^o voorgestelde tekst vervangen als volgt :

« De totale kostprijs van het noodzakelijke nazicht, wanneer de gelijkvormigheid van een twee- of driewielig motorvoertuig wordt geverifieerd door een constructeur of diens vertegenwoordiger in het Rijk, wordt door de Koning vastgesteld. Die kostprijs mag niet meer bedragen dan 4 000 frank, alle kosten en taksen inbegrepen; de Koning kan echter dat bedrag ieder jaar aanpassen aan de kosten van levensonderhoud. »

Verantwoording

Een aantal aspecten, zoals de prijzen, moeten bij koninklijk besluit worden vastgesteld.

De heer Hatry dient ook het subsidiaire (nr. 10) amendement (op nr. 2) in:

« Het eerste lid van de in het 2^o voorgestelde tekst vervangen als volgt :

« Wanneer de gelijkvormigheid van een twee- of driewielig motorvoertuig wordt geverifieerd door een constructeur of zijn vertegenwoordiger in het Rijk, wordt de maximale totale kostprijs van de noodzakelijke verificaties vastgesteld door de Koning. »

Verantwoording

Het probleem van de reële kostprijs en dus van de vaststelling van de maximale kostprijs van de verifca-

certification de conformité d'un véhicule est effectuée par un constructeur ou son représentant dans le Royaume, doit trouver sa place dans un arrêté d'exécution.

D'autre part, M. Moens et consorts déposent l'amendement suivant (n° 6):

« Compléter le texte du premier alinéa de l'article 1^{er}, § 4, de la loi du 21 juin 1985, proposé à cet article, par la phrase suivante:

« Ce montant peut être adapté par le Roi. »

L'auteur des deux premiers amendements fait remarquer que son deuxième amendement et celui de M. Moens et consorts ont, en fait, le même objet, à savoir permettre au Roi d'adapter le montant de 4 000 francs. Vu leur rédaction différente, l'on demande à voter séparément sur les amendements.

L'amendement n° 10 de M. Hatry est rejeté par 9 voix contre 4. L'amendement n° 6 de M. Moens et consorts est adopté à l'unanimité des 13 membres présents. La commission constate que, par conséquent, l'amendement n° 2 de M. Hatry est devenu sans objet.

M. Hatry dépose ensuite l'amendement suivant (n° 3):

« Dans le texte néerlandais, remplacer au deuxième alinéa du texte proposé au 2^o, les mots « met nalatigheidsintresten die forfaitair worden vastgesteld » par les mots « met de schadevergoeding die forfaitair wordt vastgesteld. »

Justification

Cet amendement concerne une correction de texte.

Le ministre marque son accord sur la modification proposée.

Plusieurs membres se demandent si celle-ci, qui n'est rien de plus qu'une correction de texte, nécessite bien un amendement. D'autres font remarquer qu'il est préférable d'amender le texte pour la clarté de la procédure, d'autant que d'autres amendements seront encore adaptés.

L'amendement est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

M. Hatry dépose également l'amendement suivant (n° 4):

« Remplacer le troisième alinéa du texte proposé au 2^o par ce qui suit:

« En cas de refus de certification de la conformité d'un véhicule à moteur à deux ou à trois roues, une

ties, ingeval de gelijkvormigheid door een constructeur of zijn vertegenwoordiger in het Rijk wordt gevestigd, hoort thuis in een uitvoeringsbesluit.

Anderzijds dienen de heer Moens c.s. het volgende amendement in (nr. 6):

« Op het einde van het eerste lid van artikel 2 van het ontwerp ter wijziging van artikel 1, § 4, van de wet van 21 juni 1985 de volgende zin toevoegen:

« Het bedrag kan aangepast worden door de Koning. »

De auteur van de eerste twee amendementen merkt op dat zijn tweede amendement en dat van de heer Moens c.s. in feite hetzelfde beogen, namelijk de Koning de bevoegdheid verlenen het bedrag van 4 000 frank aan te passen. Gezien de verschillende omschrijving, wordt een afzonderlijke stemming gevraagd over de amendementen.

Amendement nr. 10 van de heer Hatry wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen. Amendement nr. 6 van de heer Moens c.s. wordt eenparig aangenomen door de 13 aanwezige leden. De Commissie stelt vast dat het amendement nr. 2 van de heer Hatry bijgevolg vervalt.

De heer Hatry dient vervolgens het amendement nr. 3 in, luidende:

« In het tweede lid (Nederlandse tekst) van de in het 2^o voorgestelde tekst, de woorden « met nalatigheidsintresten die forfaitair worden vastgesteld » vervangen door de woorden « met de schadevergoeding die forfaitair wordt vastgesteld. »

Verantwoording

Dit amendement betreft een tekstcorrectie.

De minister verklaart in te stemmen met de voorgestelde wijziging.

Sommige leden vragen zich af of de voorgestelde wijziging, die niet meer is dan een tekstcorrectie, wel een amendement behoeft. Anderen wijzen erop dat het beter is de tekst te amenderen omwille van de duidelijkheid van de procedure, zeker nu nog andere amendementen zullen worden aangenomen.

Het amendement wordt eenparig aangenomen door de 13 aanwezige leden.

De heer Hatry dient eveneens het volgende amendement in (nr. 4), luidende:

« Het derde lid van de in het 2^o voorgestelde tekst vervangen als volgt:

« Wanneer de gelijkvormigheid van een twee- of driewielig motorvoertuig niet wordt erkend, moet

attestation doit être remise sans coût supplémentaire au propriétaire, laquelle identifie de façon certaine le véhicule concerné et contient une justification détaillée et complète des constatations qui entraînent le refus.»

Justification

Le projet de loi tel qu'il a été déposé s'applique à tous les véhicules, alors qu'il ne devrait concerner que les véhicules à moteur à deux ou trois roues.

L'auteur fait remarquer que cet amendement a la même portée que son amendement n° 1 (voir ci-dessus). Il se réfère à ce qu'il a déclaré lors de la discussion de ce dernier.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 3.

Le 3° de l'article 2 donne lieu à plusieurs amendements.

M. Coene dépose l'amendement suivant (n° 11):

« Remplacer, au 3° de cet article, le premier alinéa du § 5 proposé, par la disposition suivante :

« § 4bis. Le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, délivre, après qu'un contrôle technique a été effectué par un établissement agréé d'inspection automobile, au propriétaire qui en introduit la demande, par véhicule concerné, une attestation validant sur le territoire du Royaume le certificat de conformité concernant ce véhicule, délivré par un État membre de l'Union européenne, l'attestation n'étant valable qu'accompagnée dudit certificat. »

Justification

Il convient bien entendu de soutenir le projet d'harmonisation des certificats de conformité au niveau européen. Cependant, en adoptant le texte original du projet, l'on pêcherait contre la philosophie qui sous-tend cette harmonisation. L'objectif est, en effet, d'améliorer la sécurité routière grâce à celle-ci, plus précisément en instaurant des procédures uniformes et contraignantes permettant de neutraliser les procédures d'un niveau douteux, en ce qui concerne la sécurité routière, qui existent dans certains pays. Ces nouvelles procédures prévoient un ensemble de règles qui garantissent la même sécurité routière à chaque citoyen européen.

aan de eigenaar zonder bijkomende kosten een attest worden afgegeven waarin het betrokken voertuig met zekerheid wordt geïdentificeerd en een gedetailleerde en volledige verantwoording wordt gegeven van de vaststellingen die de aanleiding vormen voor de weigering.»

Verantwoording

Zoals het wetsontwerp werd ingediend is het van toepassing op alle voertuigen, ofschoon het alleen op twee- en driewielige motorvoertuigen zou moeten slaan.

Hij merkt op dat het amendement dezelfde strekking heeft als zijn amendement nr. 1 (zie hiervoor). Spreker verwijst naar zijn uiteenzetting bij de bespreking van dit amendement.

Het amendement wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Op het 3° van artikel 2 worden meerdere amendementen ingediend.

De heer Coene dient het volgende amendement in (nr. 11):

« In het 3° van dit artikel, het eerste lid van de voorgestelde § 5 vervangen als volgt :

« § 4bis. De minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde geeft, na een technische keuring uitgevoerd door een erkende instelling voor automobielsinspectie, aan de eigenaar die de aanvraag heeft ingediend, per betrokken voertuig een attest af, dat het door een Lid-Staat van de Europese Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert op het grondgebied van het Rijk, maar uitsluitend geldig is samen met voornoemd gelijkvormigheidsattest. (...) »

Verantwoording

De idee van harmonisering op Europees vlak inzake de gelijkvormigheidsattesten dient uiteraard gesteund. Echter, door de originele tekst van het ontwerp te aanvaarden, zou men ingaan tegen de filosofie van deze harmonisering. Het doel daarbij is namelijk het verhogen van de verkeersveiligheid door het invoeren van uniforme en stringente procedures waarbij de procedures in bepaalde landen, die nu van bedenkelijk niveau zijn inzake verkeersveiligheid, uitgeschakeld worden. Dit ten voordele van een set van regels die elke Europese burger dezelfde verkeersveiligheid waarborgen.

Aussi faut-il, dans l'attente d'une harmonisation européenne, inscrire dans la loi une « clause de sécurité » prévoyant un contrôle technique à effectuer par les établissements agréés d'inspection automobile. L'on peut garantir ainsi au citoyen belge une sécurité routière minimale.

Le ministre déclare se rallier au principe de ce qui est proposé. Il préfère toutefois régler la question par voie d'arrêté royal.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 3.

M. Hatry dépose l'amendement suivant (n° 5):

« Le 3° de l'article est modifié comme suit :

a) au premier alinéa, remplacer « § 5 » par « § 4bis »;

b) faire débiter le § 4bis comme suit :

« § 4bis. Pour un véhicule à moteur à deux ou trois roues, le ministre... »

Justification

Le projet de loi qui a été déposé s'applique en fait à tous les véhicules, or il ne devrait concerner que les véhicules à moteur à deux ou trois roues.

En outre, sur le plan légistique, étant donné que la loi modifiée comporte déjà un § 5 auquel il n'est rien changé, l'article en question ne peut être complété que par un § 4bis.

Le ministre déclare que la modification proposée au *a)* est entièrement justifiée. En revanche, il s'oppose pour les raisons indiquées ci-dessus à l'amendement *b)*.

Le *littéra a)* de l'amendement est adopté à l'unanimité des 12 membres présents. Le *littéra b)* de l'amendement est rejeté par 8 voix contre 4.

Une membre déclare avoir voté cette fois-ci en faveur de l'amendement, après s'être opposée précédemment à des amendements de même objet (n°s 1 et 4), parce qu'elle craint effectivement que l'attitude du ministre n'augmente considérablement la résistance à ce qui est proposé.

M. Hatry dépose enfin les amendements suivants (respectivement n°s 7, 8 et 9):

« Dans le texte français du premier alinéa proposé au 3°, remplacer les mots « validant » par les mots

Vandaar dat, in afwachting van de Europese harmonisering, een zekere « veiligheidsclausule » dient ingebouwd door het voorzien in een technische controle door de erkende instellingen inzake automobielinspectie. Op die manier kan aan de Belgische burger een minimale verkeersveiligheid gegarandeerd worden.

De minister verklaart dat hij het principe van wat voorgesteld wordt kan bijtreden. Hij verkiest evenwel de aangelegenheid bij koninklijk besluit te regelen.

Het amendement wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

De heer Hatry dient het volgende amendement (nr. 5) in:

« Het 3° van dit artikel wijzigen als volgt :

a) in het eerste lid, « § 5 » vernummeren tot « § 4bis »;

b) de aanhef van de aldus vernummerde § 4bis doen luiden als volgt :

« § 4bis. Voor een twee- of driewielig motorvoertuig geeft de minister die bevoegd is ... ».

Verantwoording

Het ingediende ontwerp is in feite van toepassing op alle voertuigen, ofschoon het alleen op twee- en driewielige motorvoertuigen zou moeten slaan.

Wat de wetgevingstechniek betreft, komt daar nog bij dat de gewijzigde wet reeds een § 5 bevat waaraan niets wordt gewijzigd, en dat aan het bedoelde artikel bijgevolg alleen een § 4bis kan worden toegevoegd.

De minister verklaart dat de onder *a)* voorgestelde wijziging volledig gerechtvaardigd is. Daarentegen verzet hij zich, om de hiervoor aangegeven redenen, tegen het amendement sub *b)*.

Littéra *a)* van het amendement wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden. Littéra *b)* van het amendement wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen.

Een lid verklaart dat zij ditmaal voor het amendement heeft gestemd, daar waar zij eerder tegen de amendementen met dezelfde strekking (nrs. 1 en 4) stemde, omdat zij inderdaad vreest dat de houding van de minister de weerstand tegen wat wordt voorgesteld zeer sterk zal doen toenemen.

De heer Hatry dient tenslotte nog de volgende drie amendementen in (respectievelijk nrs. 7, 8 en 9):

« In het 3° van dit artikel, in het voorgestelde eerste lid (Franse tekst), het woord « validant » vervangen

« qui valide », les mots « l'attestation n'étant » par les mots « et qui n'est » et les mots « qu'accompagnée » par les mots « que si elle est accompagnée ».

Justification

Simple correction d'ordre légistique.

« Modifier le 3^o de l'article, dans le texte français du deuxième alinéa, comme suit :

A. Insérer entre le mot « État » et le mot « fabriqué », les mots « et qu'il ait été ».

B. Supprimer le mot « probante ».

Justification

Simple correction d'ordre légistique.

« Dans le texte néerlandais du deuxième alinéa proposé au 3^o, en huitième ligne, remplacer le mot « zal » par le mot « moet. »

Justification

Simple correction d'ordre légistique.

Ces amendements sont adoptés à l'unanimité des douze membres présents.

L'article 2 ainsi amendé est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Article 3

M. Caluwé et consorts déposent l'amendement suivant (n^o 12) :

« Remplacer cet article par ce qui suit :

« Le Roi fixe l'entrée en vigueur de la présente loi. »

Un membre considère que cet amendement est un outrage aux règles fondamentales de notre système législatif. Le Roi ne peut pas déterminer à quelle date une loi entre en vigueur sans critère, car cela signifierait qu'à défaut d'action de l'exécutif, une loi pourrait n'être jamais mise en vigueur.

Selon lui, le projet de loi à l'examen est une très mauvaise œuvre législative. Tout d'abord, parce qu'on a opté pour une proposition au lieu d'un projet de loi, afin d'échapper ainsi à l'avis du Conseil d'État. Celui-ci aurait pourtant pu attirer l'attention du Gouvernement sur un certain nombre d'obstacles, par exemple la nécessité d'associer les régions.

door de woorden « qui valide », de woorden « l'attestation n'étant » vervangen door de woorden « et qui n'est » en de woorden « qu'accompagnée » vervangen door de woorden « que si elle est accompagnée ».

Verantwoording

Een gewone wetgevingstechnische correctie.

« In het 3^o van dit artikel (Franse tekst), de volgende wijzigingen aanbrengen in het voorgestelde tweede lid :

A. Tussen het woord « État » en het woord « fabriqué » invoegen de woorden « et qu'il ait été ».

B. Het woord « probante » te doen vervallen ».

Verantwoording

Een gewone wetgevingstechnische correctie.

« In het 3^o van dit artikel, op de achtste regel van het voorgestelde tweede lid, het woord « zal » vervangen door het woord « moet. »

Verantwoording

Een gewone wetgevingstechnische correctie.

Deze drie amendementen worden eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 2 wordt eenparig aangenomen door de 12 aanwezige leden.

Artikel 3

De heren Caluwé c.s. dienen het amendement nr. 12 in :

« Dit artikel vervangen als volgt :

« De Koning bepaalt de inwerkingtreding van deze wet. »

Een lid meent dat dit amendement een grove schending is van de fundamentele regels van ons wetgevend systeem. De Koning mag immers niet bepalen op welke datum een wet in werking treedt. Zonder criterium, want dat zou betekenen dat, zonder optreden van de uitvoerende macht, een wet nooit in werking zou kunnen treden.

Het commissielid bestempelt het voorliggende wetsontwerp als zeer slecht wetgevend werk. Vooreerst omdat men geopteerd heeft voor de weg van een wetsvoorstel in plaats van een wetsontwerp, om op die manier het advies van de Raad van State te vermijden. Nochtans had de Raad van State de Regering kunnen wijzen op een aantal obstakels, zoals de noodzakelijke betrokkenheid van de Gewesten.

Ensuite, l'intervenant souligne qu'à la commission compétente de la Chambre, personne, que ce soit de la majorité ou de l'opposition, n'a vu que le texte présenté était indéfendable à la lumière des lois spéciales de réforme de l'État.

Les membres du cabinet du ministre des Transports ont omis eux aussi de signaler à celui-ci que, si le texte tel qu'il avait été voté par la Chambre était adopté par le Sénat, la Cour d'arbitrage en annulerait les dispositions à la première occasion.

En outre, le commissaire se réfère à l'audition du 26 juin 1996 avec les organisations professionnelles et leurs avocats. Cette audition a été la démonstration par excellence de ce que les avocats ne doivent pas faire. C'est ainsi qu'ils ont plaidé sur le fond et l'avocat de l'A.C.I.M. a défendu ladite association à tout prix, allant même jusqu'à affirmer qu'il n'était pas nécessaire d'associer les régions. L'intervenant renvoie à la correspondance circonstanciée que ces avocats ont adressée à la commission (voir les annexes 3 et 6). En un mot, pour plaire à leurs clients, les avocats ont défendu l'indéfendable.

À côté des membres de la Chambre, du cabinet du ministre et des avocats des organisations professionnelles, les signataires de l'amendement n° 12 méritent également le titre de collaborateur à une œuvre législative de très mauvaise qualité.

Et ce malgré les avis répétés et systématiques dans lesquels le Conseil d'État a dit qu'il était impossible de laisser au Roi le pouvoir de déterminer, de façon arbitraire, la date d'entrée en vigueur d'une loi, sans violer le principe de la séparation des pouvoirs.

Un des auteurs de l'amendement n° 12 prend la parole et déclare que l'amendement a précisément pour but de donner toutes ses chances à l'association des Gouvernements de région lors de la discussion à la Chambre. Selon l'intervenant, ce processus doit avoir lieu à la Chambre du Parlement fédéral où la proposition de loi a été déposée. Le projet de loi à l'examen a été déposé à la Chambre des représentants. L'association est enclenchée au Sénat, mais elle sera menée à son terme à la Chambre des représentants, lorsque les régions auront rendu leurs avis pour le 15 septembre prochain.

En vertu de l'article 78 de la Constitution, la compétence de la Chambre des représentants se limite aux articles du projet qui ont été amendés par le Sénat.

Si l'article 3 n'avait pas été amendé au Sénat, la Chambre aurait dû se borner à examiner l'article 2. C'est précisément ce sur quoi la Cour d'arbitrage pourrait se fonder pour annuler la future loi, vu

Vervolgens wijst spreker op het feit dat niemand — noch de meerderheid, noch de oppositie — in de bevoegde Kamercommissie heeft ingezien dat de voorliggende tekst, in het licht van de bijzondere wetten op de staatshervorming, onverdedigbaar is.

Ook de leden van het kabinet van de minister van Vervoer hebben nagelaten de minister te wijzen op het feit dat indien de tekst zoals gestemd in de Kamer door de Senaat zou zijn aanvaard, het Arbitragehof bij de eerste gelegenheid de bepalingen zou vernietigen.

Daarnaast verwijst het commissielid nog naar de hoorzitting van 26 juni 1996 met de beroepsorganisaties en hun advocaten. Deze hoorzitting was een demonstratie bij uitstek van hetgeen advocaten niet behoren te doen. Zo hebben zij ten gronde gepleit en de advocaat van de V.O.M.I. heeft deze vereniging te allen prijze verdedigd, waarbij hij zelfs beweerde dat de betrokkenheid van de Gewesten niet nodig was. Spreker verwijst naar de uitgebreide briefwisseling die deze advocaten aan de Commissie hebben gericht (zie bijlage 3 en 6). Kortom, om hun cliënten ter wille te zijn, hebben de advocaten het onverdedigbare verdedigd.

Naast de leden van de Kamer, het kabinet van de minister en de advocaten van de beroepsorganisaties, verdienen ook de ondertekenaars van het amendement nr. 12 de titel van medewerker aan zeer slecht wetgevend werk.

Dit alles gebeurt in weerwil van de herhaalde en stelselmatige adviezen waarin de Raad van State zegt dat men de Koning niet op een willekeurige manier kan laten bepalen op welke datum een wet in werking treedt zonder het beginsel van de scheiding van machten te schenden.

Eén van de indieners van het amendement nr. 12 neemt het woord en verklaart dat het amendement precies tot doel heeft om de betrokkenheid in de Kamer alle kansen te geven. Volgens spreker moet de betrokkenheid plaatsvinden in de Kamer van het federale Parlement waar het wetsvoorstel werd ingediend. Het voorliggende wetsontwerp werd ingediend in de Kamer van volksvertegenwoordigers. De betrokkenheid is nu ingezet in de Senaat, doch zal worden beëindigd in de Kamer van volksvertegenwoordigers wanneer de Gewesten hun adviezen zullen gegeven hebben op 15 september eerstkomend.

Ingevolge artikel 78 van de Grondwet wordt de bevoegdheid van de Kamer van volksvertegenwoordigers beperkt tot de artikelen van het wetsontwerp die door de Senaat zijn geamendeerd.

Indien het artikel 3 niet was geamendeerd in de Senaat, dan moest de Kamer zich beperken tot de bespreking van artikel 2; precies dit zou door het Arbitragehof kunnen worden aangegrepen om deze wet te

qu'aucune association utile des régions n'aurait pu avoir lieu concernant la date d'entrée en vigueur de ses dispositions.

L'amendement à l'article 3 offre à la Chambre des représentants toute latitude et toute liberté pour se prononcer sur ce projet de loi en tenant compte de l'association des régions. En amendant l'article 3, la Chambre peut en effet régler l'entrée en vigueur de la loi.

L'amendement n° 12 est adopté par 9 voix contre 3.

L'article 3 ainsi amendé est adopté par un vote identique.

*
* *

L'ensemble du projet de loi ainsi amendé a été adopté par 9 voix contre 3.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Le Rapporteur,
Jacques D'HOOGHE.

Le Président,
Paul HATRY.

vernietigen, gezien er geen nuttige betrokkenheid zou kunnen gebeurd zijn over de ingangsdatum van de bepalingen.

Het amendement bij artikel 3 biedt de Kamer van volksvertegenwoordigers alle ruimte en alle vrijheid om zich uit te spreken over dit wetsontwerp, rekening houdende met de betrokkenheid van de Gewesten. Door artikel 3 te amenderen kan de Kamer immers ook de inwerkingtreding van de wet regelen.

Het amendement nr. 12 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 3, aldus geamendeerd, wordt met dezelfde stemmenverhouding aangenomen.

*
* *

Het geamendeerde wetsontwerp wordt in zijn geheel aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 8 aanwezige leden.

De Rapporteur,
Jacques D'HOOGHE.

De Voorzitter,
Paul HATRY.

**Texte transmis
par la Chambre des représentants**

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 1^{er}, § 1^{er}, de 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, sont apportées les modifications suivantes :

1^o Le § 1^{er} est complété par un point 4, libellé comme suit :

«4. les conditions techniques, procédures administratives et modalités de contrôle selon lesquelles le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, octroie l'agrément exceptionnel d'un véhicule isolé, sur demande de son propriétaire.»;

2^o Le § 4 est complété par les alinéas suivants :

«Lorsque la certification de conformité est effectuée par un constructeur ou son représentant dans le Royaume, le coût total des opérations nécessaires ne peut être supérieur à 4 000 francs, tous frais et taxes inclus.

Tout dépassement de ce montant maximum est remboursable au propriétaire de plein droit et sans mise en demeure, majoré de dommages et intérêts forfaitairement fixés à dix fois la valeur du dépassement constaté.

Tout refus de certification donnera lieu sans coût supplémentaire à une attestation remise au propriétaire, individualisant de façon certaine le véhicule concerné, à l'appui d'une motivation détaillée et complète des constatations qui entraînent le refus.»;

3^o Cet article est complété par un § 5, libellé comme suit :

«§ 5. Le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, délivre au propriétaire qui en introduit la demande, par véhicule concerné, une attestation validant sur le territoire du

Texte adopté par la commission

Article premier

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

Art. 2

À l'article 1^{er}, § 1^{er}, de 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, sont apportées les modifications suivantes :

1^o Le § 1^{er} est complété par un point 4, libellé comme suit :

«4. les conditions techniques, procédures administratives et modalités de contrôle selon lesquelles le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, octroie l'agrément exceptionnel d'un véhicule isolé, sur demande de son propriétaire.»;

2^o Le § 4 est complété par les alinéas suivants :

«Lorsque la certification de conformité est effectuée par un constructeur ou son représentant dans le Royaume, le coût total des opérations nécessaires ne peut être supérieur à 4 000 francs, tous frais et taxes inclus. Ce montant peut être adapté par le Roi.

Tout dépassement de ce montant maximum est remboursable au propriétaire de plein droit et sans mise en demeure, majoré de dommages et intérêts forfaitairement fixés à dix fois la valeur du dépassement constaté.

Tout refus de certification donnera lieu sans coût supplémentaire à une attestation remise au propriétaire, individualisant de façon certaine le véhicule concerné, à l'appui d'une motivation détaillée et complète des constatations qui entraînent le refus.»;

3^o Cet article est complété par un § 4bis, libellé comme suit :

«§ 4bis. Le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, ou son délégué, délivre au propriétaire qui en introduit la demande, par véhicule concerné, une attestation qui valide sur le territoire du

**Tekst overgezonden door
de Kamer van volksvertegenwoordigers**

Artikel 1

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

Art. 2

In 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, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o Paragraaf 1 wordt aangevuld met een punt 4, luidend als volgt :

«4. de technische voorwaarden, administratieve procedures en controleprocedures die van toepassing zijn voor de uitzonderlijke goedkeuring van een voertuig als alleenstaand geval door de minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde, op verzoek van de eigenaar.»;

2^o Paragraaf 4 wordt aangevuld met de volgende leden :

«Wanneer de gelijkvormigheid wordt geverifieerd door een constructeur of zijn vertegenwoordiger in het Rijk, mag de totale kostprijs van de noodzakelijke handelingen, alle kosten en taksen inbegrepen, niet meer bedragen dan 4 000 frank.

Elke overschrijding van dat maximumbedrag moet van rechtswege en zonder ingebrekestelling aan de eigenaar worden terugbetaald, vermeerderd met nalatigheidsinteressen die forfaitair worden vastgesteld op tienmaal de waarde van de vastgestelde overschrijding.

Wanneer de gelijkvormigheid niet wordt erkend, moet aan de eigenaar zonder bijkomende kosten een attest worden afgegeven waarin het betrokken voertuig met zekerheid wordt geïdentificeerd en een gedetailleerde en volledige motivering wordt gegeven van de vaststellingen die de aanleiding vormen voor de weigering.»;

3^o Dit artikel wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidend als volgt :

«§ 5. De minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde geeft aan de eigenaar die de aanvraag heeft ingediend, per betrokken voertuig een attest af, dat het door een Lid-Staat van de Europese

Tekst aangenomen door de commissie

Artikel 1

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

Art. 2

In 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, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o Paragraaf 1 wordt aangevuld met een punt 4, luidend als volgt :

«4. de technische voorwaarden, administratieve procedures en controleprocedures die van toepassing zijn voor de uitzonderlijke goedkeuring van een voertuig als alleenstaand geval door de minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde, op verzoek van de eigenaar.»;

2^o Paragraaf 4 wordt aangevuld met de volgende leden :

«Wanneer de gelijkvormigheid wordt geverifieerd door een constructeur of zijn vertegenwoordiger in het Rijk, mag de totale kostprijs van de noodzakelijke handelingen, alle kosten en taksen inbegrepen, niet meer bedragen dan 4 000 frank. Het bedrag kan worden aangepast door de Koning.

Elke overschrijding van dat maximumbedrag moet van rechtswege en zonder ingebrekestelling aan de eigenaar worden terugbetaald, vermeerderd met de schadevergoeding die forfaitair wordt vastgesteld op tienmaal de waarde van de vastgestelde overschrijding.

Wanneer de gelijkvormigheid niet wordt erkend, moet aan de eigenaar zonder bijkomende kosten een attest worden afgegeven waarin het betrokken voertuig met zekerheid wordt geïdentificeerd en een gedetailleerde en volledige motivering wordt gegeven van de vaststellingen die de aanleiding vormen voor de weigering.»;

3^o Dit artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4bis, luidend als volgt :

«§ 4bis. De minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde geeft aan de eigenaar die de aanvraag heeft ingediend, per betrokken voertuig een attest af, dat het door een Lid-Staat van de Euro-

**Texte transmis
par la Chambre des représentants**

Royaume le certificat de conformité concernant ce véhicule, délivré par un État membre de l'Union européenne, l'attestation n'étant valable qu'accompagnée dudit certificat.

La même attestation peut être délivrée pour valider un certificat de conformité délivré par un État partie contractante à l'Accord sur l'Espace Economique Européen du 17 mars 1993, pour autant que le véhicule concerné soit un produit originaire de cet État, fabriqué après l'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet État; le demandeur produira s'il échet et par véhicule concerné, une attestation probante délivrée par cet État pour accompagner le certificat de conformité à valider.

Les frais exposés pour la vérification, l'établissement de l'attestation de validation et l'archivage sont couverts par le paiement d'une redevance dont le montant est fixé à 2 000 francs, le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions étant chargé de l'adaptation ultérieure de ce montant.»

Art. 3

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

Texte adopté par la commission

Royaume le certificat de conformité concernant ce véhicule, délivré par un État membre de l'Union européenne, et qui n'est valable que si elle est accompagnée dudit certificat.

La même attestation peut être délivrée pour valider un certificat de conformité délivré par un État partie contractante à l'Accord sur l'Espace économique européen du 17 mars 1993, pour autant que le véhicule concerné soit un produit originaire de cet État et qu'il ait été fabriqué après l'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet État; le demandeur produira, s'il échet et par véhicule concerné, une attestation délivrée par cet État pour accompagner le certificat de conformité à valider.

Les frais exposés pour la vérification, l'établissement de l'attestation de validation et l'archivage sont couverts par le paiement d'une redevance dont le montant est fixé à 2 000 francs, le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions étant chargé de l'adaptation ultérieure de ce montant.»

Art. 3

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

**Tekst overgezonden door
de Kamer van volksvertegenwoordigers**

Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert op het grondgebied van het Rijk, maar uitsluitend geldig is samen met voornoemd gelijkvormigheidsattest.

Datzelfde attest kan worden afgegeven voor de validering van een gelijkvormigheidsattest afgegeven door een Staat die de Overeenkomst van 17 maart 1993 betreffende de Europese Economische Ruimte heeft ondertekend, voor zover het betrokken voertuig een produkt is van die Staat, vervaardigd na de inwerkingtreding van het Akkoord met betrekking tot deze Staat; de aanvrager zal ter staving daarvan in voorkomend geval en per betrokken voertuig een attest overleggen dat door die Staat is afgegeven om bij het te valideren gelijkvormigheidsattest te worden gevoegd.

De kosten voor de verificatie, het opstellen van het attest ter validering en de archivering worden gedekt door de betaling van een bijdrage, waarvan het bedrag, dat kan worden aangepast door de minister die bevoegd is voor het vervoer te land, vastgesteld is op 2 000 frank.»

Art. 3

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Tekst aangenomen door de commissie

pese Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert op het grondgebied van het Rijk, maar uitsluitend geldig is samen met voornoemd gelijkvormigheidsattest.

Datzelfde attest kan worden afgegeven voor de validering van een gelijkvormigheidsattest afgegeven door een Staat die de Overeenkomst van 17 maart 1993 betreffende de Europese Economische Ruimte heeft ondertekend, voor zover het betrokken voertuig een produkt is van die Staat, vervaardigd na de inwerkingtreding van het Akkoord met betrekking tot deze Staat; de aanvrager moet ter staving daarvan in voorkomend geval en per betrokken voertuig een attest overleggen dat door die Staat is afgegeven om bij het te valideren gelijkvormigheidsattest te worden gevoegd.

De kosten voor de verificatie, het opstellen van het attest ter validering en de archivering worden gedekt door de betaling van een bijdrage, waarvan het bedrag, dat kan worden aangepast door de minister die bevoegd is voor het vervoer te land, vastgesteld is op 2 000 frank.»

Art. 3

De Koning bepaalt de inwerkingtreding van deze wet.

ANNEXES**SOMMAIRE**

Pages

1. Audition du 26 juin 1996	29
2. Avis du professeur Delpérée et du professeur Alen	46
3. Lettre de M. Goossens, avocat de l'A.C.I.M.	54
4. Fax de M. Jacobs, administrateur-délégué de l'A.C.I.M.	56
5. Décision du Conseil de la Concurrence du 4 avril 1996	62
6. Lettre de M. Chantelot, avocat de la F.E.B.I.A.C.	63
7. Arrêt rendu le 28 juin 1996 par la Cour d'appel de Bruxelles	82

BIJLAGEN**INHOUD**

Blz.

1. Hoorzitting van 26 juni 1996	29
2. Adviezen van professor Delpérée en professor Alen	46
3. Brief van de heer Goossens, advocaat van de V.O.M.I.	54
4. Faxbericht van de heer Jacobs, afgevaardigd bestuurder van de V.O.M.I.	56
5. Beslissing d.d. 4 april 1996 van de Raad voor de Mededinging	62
6. Brief van de heer Chantelot, advocaat van Febiac (met bijlagen)	63
7. Arrest d.d. 28 juni 1996, uitgesproken door het Hof van Beroep te Brussel	82

ANNEXE 1**Audition du 26 juin 1996****1. Exposé des représentants de l'A.C.I.M. (Association des commerçants importateurs de motocyclettes)**

Exposé de M. Karl Jacobs, administrateur délégué

Le projet de loi à l'examen concerne l'organisation d'un service public, à savoir une procédure d'agrément donnant lieu à la délivrance d'un certificat de conformité pour les cyclomoteurs.

Le certificat de conformité est un certificat qui prouve que le cyclomoteur satisfait aux conditions de sécurité en vigueur en Belgique et qu'il peut donc être utilisé sur la voie publique. Ce certificat n'est donc absolument pas lié aux aspects commerciaux de la vente de cyclomoteurs, mais ne concerne que la sécurité routière.

L'A.C.I.M. se trouve dans une situation particulière. Elle est obligée de s'adresser à ses concurrents directs, à savoir, les importateurs officiels de cyclomoteurs, pour faire homologuer les cyclomoteurs individuels.

Il est évident qu'une telle situation, dans laquelle un concurrent est dépendant de l'autre, est malsaine. Ces difficultés restent sans solution depuis des années.

En 1990, les autorités ont compris que la situation était intenable. En créant la procédure d'agrément à titre isolé, les pouvoirs publics se sont mis à homologuer eux-mêmes les cyclomoteurs. Cette solution a bien fonctionné pendant cinq ans environ, jusqu'à ce que les pouvoirs publics adoptent une attitude plus stricte. L'arrêté royal du 6 avril 1995 a modifié profondément la procédure d'agrément à titre isolé. Deux modifications sont importantes en l'espèce. D'une part, l'on a obligé les importateurs indépendants de cyclomoteurs à soumettre leurs cyclomoteurs aux vérifications pratiquées par un organisme chargé du contrôle, avant que la procédure administrative ne puisse commencer. D'autre part, le tarif en vigueur de 1 200 francs (majoré de 200 francs de timbres fiscaux, a été porté à 25 000 francs (plus 200 francs de timbres) par cyclomoteur.

L'A.C.I.M. a immédiatement introduit auprès du Conseil d'État une requête en suspension de cet arrêté royal, mais cette dernière a été rejetée faute d'intérêt.

Par conséquent, les importateurs indépendants de cyclomoteurs ont dû à nouveau avoir recours aux importateurs officiels pour faire homologuer leurs cyclomoteurs. Les difficultés ne se sont pas fait attendre et se sont soldées par deux condamnations.

La première sentence a été prononcée par le Conseil de la concurrence du ministère des Affaires économiques. Elle a imposé aux importateurs officiels un certain nombre d'obligations, ainsi qu'une réduction draconienne de leurs tarifs.

Une deuxième sentence a été prononcée par le tribunal de commerce de Termonde.

M. Jacobs plaide en faveur de l'approbation du projet de loi à l'examen. Il enlève la responsabilité de l'homologation aux importateurs officiels pour la confier aux pouvoirs publics.

BIJLAGE 1**Hoorzitting van 26 juni 1996****1. Uiteenzetting door de vertegenwoordigers van de V.O.M.I. (Vereniging van onafhankelijke motorinvoerders)**

Uiteenzetting door de heer Karl Jacobs, afgevaardigd bestuurder

Het voorliggende wetsontwerp betreft de organisatie van een openbare dienst, namelijk de goedkeuringsprocedure voor het verstrekken van gelijkvormigheidsattesten voor motorfietsen.

Het gelijkvormigheidsattest is een attest dat bewijst dat de motorfiets in overeenstemming is met de Belgische eisen inzake verkeersveiligheid, zodat de motorfiets geschikt is om op de openbare weg te gebruiken. Dit attest heeft dus niets te maken met de commerciële aspecten van de verkoop van motorfietsen, maar heeft enkel betrekking op de verkeersveiligheid.

De V.O.M.I. bevindt zich in een eigenaardige situatie: voor de homologatie van individuele motorfietsen moet de V.O.M.I. zich wenden tot haar rechtstreekse concurrenten, zijnde de officiële motorinvoerders.

Het is evident dat een dergelijke situatie waarbij de ene concurrent afhankelijk is van de andere concurrent, een ongezonde situatie is. De moeilijkheden slepen al jaren aan.

In 1990 heeft de overheid ingezien dat een dergelijke situatie onhoudbaar was. Via de procedure van de eenmalige goedkeuring is de overheid zelf begonnen met de homologatie van motorfietsen. Deze oplossing heeft gedurende een vijftal jaren goed gewerkt, tot de overheid haar houding verstrakte. Bij koninklijk besluit van 6 april 1995 werd de procedure van de eenmalige goedkeuring grondig gewijzigd. Twee wijzigingen zijn hier van belang. Enerzijds werden de onafhankelijke motorinvoerders verplicht om hun motorfietsen eerst te laten controleren via een keuringsinstantie alvorens de administratieve procedure kon beginnen. Anderzijds werd het tarief van 1 200 frank (vermeerderd met 200 frank fiscale zegels) verhoogd tot 25 000 frank (met 200 frank zegels) per motorfiets !

De V.O.M.I. heeft onmiddellijk een vordering tot schorsing van dit koninklijk besluit ingediend bij de Raad van State, doch de eis werd afgewezen bij gebrek aan belang.

Dit heeft ertoe geleid dat de onafhankelijke motorinvoerders opnieuw aangewezen waren op de officiële invoerders voor de homologatie van hun motorfietsen. De moeilijkheden bleven niet uit en weldra volgden twee veroordelingen.

De eerste veroordeling werd uitgesproken door de Raad voor de Mededinging van het ministerie van Economische Zaken, waarbij een aantal verplichtingen werden opgelegd aan de officiële invoerders, zoals een drastische verlaging van hun tarieven.

Een tweede vonnis werd door de rechtbank van koophandel van Dendermonde uitgesproken.

De heer Jacobs pleit voor de goedkeuring van het voorliggende wetsontwerp. In dit ontwerp neemt de overheid de taak van homologatie over van de officiële invoerders.

Exposé de M. Bart Goossens, avocat

I. Réglementation actuelle

Le principe est que les cyclomoteurs, avant de pouvoirs être utilisés réellement(1), doivent être homologués. En d'autres termes, ces cyclomoteurs doivent répondre aux conditions techniques posées par l'État(2).

Les commerçants ne peuvent mettre les cyclomoteurs en vente qu'après homologation(3).

La réglementation actuelle prévoit que le mandataire du constructeur, qui est souvent l'importateur, doit introduire une demande d'agrément pour chaque type de cyclomoteur. Cette procédure d'homologation, dont se charge l'État belge, donne lieu à la délivrance d'un procès-verbal d'agrément (P.V.A.) pour le type de véhicule agréé.

Par contre, l'homologation de fait des cyclomoteurs individuels a été confiée par les autorités aux mandataires des constructeurs. Si le cyclomoteur est conforme à un type agréé, le mandataire est tenu de délivrer un certificat de conformité à celui qui le demande(4).

Un cyclomoteur belge.

Les conditions auxquelles ces mandataires doivent offrir ce service n'ont pas été arrêtées. Par conséquent, ils peuvent eux-mêmes fixer ces conditions, et parmi elles, le prix. Leur liberté est toutefois limitée par l'interdiction d'abuser du monopole administratif qui leur est accordé.

Un cyclomoteur allemand.

Un cyclomoteur allemand.

Outre cette procédure d'homologation par type de véhicule, l'arrêté royal du 10 octobre 1974 contient également une procédure d'homologation à titre isolé(5). Selon le texte actuel de l'arrêté royal, cette procédure n'est ouverte qu'aux particuliers, et à titre exceptionnel. Après avoir fait procéder à des essais, l'État belge délivre un procès-verbal d'agrément à titre isolé (appelé ci-dessous «agrément individuel»). Il est évident que ce document rend le certificat de conformité superflu.

Avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 6 avril 1995(6) le prix total d'un agrément individuel pour pour un cyclomoteur s'élevait à 1 800 F (=une rétribution de 1 600 F + 200 F de timbres). L'arrêté royal du 6 avril 1995 a majoré ce prix de plus de 1 300 p.c., le faisant passer à un montant situé entre 25 200 et 30 200 F (=frais administratifs: 15 000 F; frais d'essais(7): 10 000 F; timbres: 200 F).

Un cyclomoteur allemand.

II. Données du problème

Depuis la fin des années '80, l'on assiste à une augmentation importante de l'importation et de la vente indépendante de cyclo-

Un cyclomoteur allemand.

(1) C'est-à-dire être inscrits au répertoire matricule (arrêté royal 1953).

(2) Arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, *Moniteur belge* du 15 novembre 1974.

(3) L'article 3, § 2, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 dispose que «la mise en vente et la vente en vue de l'utilisation sur la voie publique ainsi que la mise en circulation sur la voie publique des véhicules qui ne sont pas en tous points conforme au type qui a été agréé (...) sont interdites».

(4) L'article 4, § 5, de l'arrêté royal du 10 octobre 1994 prévoit que «le constructeur ou son mandataire délivre, pour chacun des véhicules conformes à un type ayant fait l'objet d'un procès-verbal d'agrément, un certificat attestant que le véhicule est entièrement conforme à la notice descriptive et au procès-verbal d'agrément».

(5) Article 3, § 3, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974.

(6) *Moniteur belge*, 28 avril 1995.

(7) Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 6 avril 1995, les essais sont effectués par les services d'inspection automobile, dont les intérêts sont défendus par G.O.C.A. a.s.b.l.

Uiteenzetting door de heer Bart Goossens, advocaat

I. De huidige reglementering

Het uitgangspunt is dat motorfietsen, vooraleer zij daadwerkelijk kunnen worden gebruikt(1), moeten gehomologeerd worden, d.w.z. deze motorfietsen moeten in overeenstemming zijn met de door de Staat uitgevaardigde technische eisen(2).

Handelaars kunnen motorfietsen pas na homologatie te koop aanbieden(3).

De huidige reglementering bepaalt dat de vertegenwoordiger van de constructeur, die meestal de invoerder is, per type van motorfiets een goedkeuring moet aanvragen. Na deze keurings-procedure, die door de Belgische Staat wordt verricht, wordt van het goedgekeurd type een proces-verbaal van goedkeuring (P.V.G.) opgemaakt.

De daadwerkelijke homologatie van de individuele motorfietsen daarentegen werd door de overheid aan de vertegenwoordigers van de constructeurs gedelegeerd. Indien de motorfiets in overeenstemming is met het goedgekeurd type, moet de vertegenwoordiger een gelijkvormigheidsattest afleveren aan diegene die erom verzoekt(4).

De voorwaarden waartegen deze vertegenwoordigers deze dienstlevering moeten aanbieden, zijn niet bepaald. Zij kunnen bijgevolg deze voorwaarden, waaronder de prijs, zelf bepalen. Deze vrijheid wordt beperkt door onder meer het verbod om misbruik te maken van het aan hen toegekend administratief monopolie.

Buiten deze homologatie per type bevat het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 ook een procedure van individuele homologatie(5) Volgens de huidige tekst van het koninklijk besluit staat deze procedure slechts open voor particulieren in enkele uitzonderlijke gevallen. Na de keuring reikt de Belgische Staat een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval (hierna «individuele goedkeuring» genoemd) uit. Het spreekt vanzelf dat dit document het gelijkvormigheidsattest overbodig maakt.

Voor de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 6 april 1995(6) bedroeg de totale kostprijs voor het bekomen van een individuele goedkeuring voor een motorfiets 1 800 BEF (=een retributie van 1 600 BEF + 200 BEF zegels). Het koninklijk besluit van 6 april 1995 heeft deze prijs met meer dan 1 300 pct. verhoogd, m.n. naar 25 200 tot 30 200 BEF (=administratieve kost: 15 000 BEF; keuringskost(7): 10 000 BEF; zegels: 200 BEF).

Een motorfiets.

Een motorfiets.

II. Probleemstelling

Sedert het einde van de jaren 80 kennen de onafhankelijke invoer en verkoop van motorfietsen een belangrijke groei.

Een motorfiets.

(1) D.w.z. ingeschreven worden in het Repertorium der motorvoertuigen (koninklijk besluit van 1953).

(2) Koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, *Belgisch Staatsblad*, 15 november 1974.

(3) Artikel 3, § 2, koninklijk besluit van 10 oktober 1974 bepaalt dat «(h)et te koop stellen en de verkoop met het oog op aanwending op de openbare weg, evenals het op de openbare weg in het verkeer brengen van voertuigen die niet volstrekt gelijkvormig zijn met het (...) goedgekeurd type, is verboden».

(4) Artikel 4, § 5, koninklijk besluit van 10 oktober 1974: «de constructeur of zijn gemachtigde reikt, voor elk voertuig overeenstemmend met een type dat het voorwerp uitmaakt van een proces-verbaal van goedkeuring, een attest uit waarbij bevestigd wordt dat het voertuig volledig overeenstemt met de beschrijving en met het proces-verbaal van goedkeuring».

(5) Artikel 3, § 3, koninklijk besluit van 10 oktober 1974.

(6) *Belgisch Staatsblad*, 28 april 1995.

(7) Sedert het koninklijk besluit van 6 april 1995 gebeurt de keuring door de automobielinsecties, wiens belangen verdedigd worden door G.O.C.A. v.z.w.

moteurs. Conformément à la réglementation décrite ci-dessus, les importateurs devaient d’abord faire homologuer les cyclomoteurs importés avant de les mettre en vente. Ils se sont donc adressés aux mandataires des constructeurs pour obtenir les certificats de conformité. Néanmoins, la méthode n’a jamais bien fonctionné parce que ces mandataires sont en même temps les importateurs d’une marque déterminée et, en cette qualité, des concurrents directs des importateurs et marchands indépendants. M. Goossens souhaite faire remarquer à ce sujet que — bien que l’importation indépendante soit une activité économique parfaitement légale — les importateurs continuent à considérer l’importation indépendante comme un phénomène parasite (1).

Les importateurs et vendeurs indépendants ont attiré l’attention de l’État belge sur ses obligations. Par voie de conséquence, les autorités ont instauré une procédure analogue à l’homologation individuelle qui existe pour les particuliers. Sous la pression de la F.E.B.I.A.C., le directeur général Courtois a signé, le 21 novembre 1994, une circulaire qui disait explicitement que la procédure d’homologation individuelle n’est pas accessible aux commerçants.

Après la parution de l’arrêté royal du 6 avril 1995, qui a entraîné une augmentation radicale des prix, les représentants ont fait diffuser des lettres dans lesquelles ils disaient soudain estimer qu’il y aurait deux procédures possibles, le contrôle de conformité par l’intermédiaire du représentant et l’homologation individuelle, bien que l’arrêté royal du 6 avril 1995 — il faut le souligner — n’ait rien changé au champ d’application de l’homologation individuelle (2).

Il s’ensuit que les importateurs et vendeurs indépendants se sont de nouveau vus contraints de s’adresser aux représentants/importateurs. La réaction de ces derniers, qui, cela va de soi, avaient compris de quoi il retournait, a été une augmentation radicale des prix (ils ont à peu près doublé) et l’imposition de conditions supplémentaires en vue de l’obtention de certificats de conformité.

Les importateurs et vendeurs indépendants n’en sont pas restés là, et l’on a abouti à une décision du président du Conseil de la concurrence du 4 avril 1996 et à une ordonnance du président du Tribunal de commerce de Termonde du 30 mai 1996.

La décision du 4 avril 1996, qui dit explicitement que les représentants/importateurs exercent un monopole administratif au sens de l’article 3 de la loi sur la protection de la concurrence économique(3) et de l’article 86 du Traité de la C.E., impose à cinq représentants/importateurs les obligations suivantes:

(i) les prix doivent être ramenés à leur niveau d’avant l’arrêté royal du 6 avril 1995;

(ii) tout refus de délivrance d’un certificat de conformité doit être motivé;

(iii) certaines entraves à l’accès aux services doivent être supprimées;

(iv) la délivrance d’une déclaration qui situe la motocyclette en question, en l’absence de contrôle effectif de celle-ci, par rapport au type agréé qui s’en approche le plus en Belgique lorsque cette motocyclette provient d’un autre État membre de l’Union européenne et après présentation du document d’homologation délivré par l’autorité compétente de l’État

Volgens de hierboven geschetste reglementering moesten zij de ingevoerde motorfietsen eerst laten homologeren vooraleer deze konden worden te koop aangeboden. Zij wendden zich daarom tot de vertegenwoordigers van de constructeurs voor het bekomen van gelijkvormigheidsattesten. Dit heeft evenwel nooit goed gewerkt omdat deze vertegenwoordigers tegelijkertijd de invoerders van een bepaald merk waren en in die hoedanigheid rechtstreekse concurrenten van de onafhankelijke invoerders en verkopers. Hierbij wenst de heer Goossens op te merken dat — hoewel de onafhankelijke invoer een perfect legale economische activiteit is — bij de invoerders nog steeds de gedachte prevaleert dat de onafhankelijke invoer een parasitair fenomeen is (1).

De onafhankelijke invoerders en verkopers hebben de Belgische Staat op zijn verplichtingen gewezen. Het gevolg hiervan was dat de overheid een procedure in het leven heeft geroepen in analogie met de bestaande individuele homologatie voor particulieren. Onder druk van F.E.B.I.A.C. heeft directeur—generaal Courtois op 21 november 1994 een omzendbrief ondertekend waarin uitdrukkelijk werd gezegd dat de procedure van individuele homologatie niet openstaat voor handelaars.

Na het verschijnen van het koninklijk besluit van 6 april 1995 met de drastische verhoging van de prijzen tot gevolg, zonden de vertegenwoordigers brieven rond waarin zij plotseling van mening waren dat er *twee* alternatieve procedures zouden zijn, m.n. de gelijkvormigheidskeuring via de vertegenwoordiger of de individuele homologatie, hoewel het koninklijk besluit van 6 april 1995 — en dit dient benadrukt — niets aan het toepassingsgebied van de individuele homologatie heeft veranderd (2).

Het gevolg is dat de onafhankelijke invoerders en verkopers weerom verplicht waren zich tot de vertegenwoordigers/invoerders te wenden. Deze laatsten die dat natuurlijk begrepen hadden, hebben als reactie hierop de prijzen drastisch verhoogd (ongeveer verdubbeld) en bijkomende voorwaarden voor het bekomen van gelijkvormigheidsattesten opgelegd.

De onafhankelijke invoerders en verkopers hebben dit niet zo gelaten met als resultaat een beslissing van de Voorzitter van de Raad voor Mededinging van 4 april 1996 en een beschikking van de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel te Dendermonde van 30 mei 1996.

In de beslissing van 4 april 1996, waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat de vertegenwoordigers/invoerders een administratief monopolie bekleden in de zin van artikel 3 W.B.E.M(3) en artikel 86 EG-Verdrag, worden de volgende verplichtingen aan vijf vertegenwoordigers/invoerders opgelegd:

(i) de prijzen moeten worden teruggebracht naar het niveau van voor het koninklijk besluit van 6 april 1995;

(ii) elke weigering tot afgifte van een gelijkvormigheidsattest moet worden gemotiveerd;

(iii) bepaalde belemmeringen van de toegang tot de dienstverlening moeten worden opgeheven;

(iv) het afleveren van een verklaring, zonder daadwerkelijke controle van de motorfiets, waarin de betrokken motorfiets wordt gesitueerd ten opzichte van het meest benaderend goedgekeurd type in België, wanneer deze motorfiets afkomstig is van een andere Lid-Staat van de Europese Unie en na voorlegging van het homologatiedocument, afgeleverd door de bevoegde autoriteit

(1) Ainsi, le responsable de Honda Belgium a pour la vente de cyclomoteurs écrit, dans une lettre à un journaliste, la phrase suivante: Nous sommes les victimes du terrible fléau des importations sur le marché « gris ».

(2) Cela a été confirmé une nouvelle fois explicitement par le Conseil d’État dans son arrêt du 6 mars 1996 (A.64.253/UV-15.185)

(3) Loi sur la protection de la concurrence économique.

(1) Zo schrijft de verantwoordelijke bij Honda Belgium n.v. voor de verkoop van motorfietsen het volgende in een brief aan een journalist: «Wij worden belaagd door de grote kwaal van de grijze invoer».

(2) Dit is nog eens uitdrukkelijk bevestigd door de Raad van State in zijn arrest van 6 maart 1996 (A.64.253/IV-15.184).

(3) Wet Bescherming Economische Mededinging.

membre d'origine, qui prouve que la motocyclette en question est conforme aux exigences techniques imposées par l'État membre d'origine.

Manifestement, les représentants/importateurs n'ont pu digérer que difficilement cette décision, car ils ont rendu l'accès à leurs services aussi difficile que possible. Il en a résulté une procédure en référé contre Honda Belgium s.a. et Suzuki Belgium s.a. Dans une ordonnance avant dire droit, le président du Tribunal de commerce de Termonde a imposé des obligations supplémentaires aux entreprises susvisées. L'un des problèmes qui n'avaient pas encore été examinés concerne le mode d'immatriculation des motocyclettes dont le représentant/importateur a fait la déclaration imposée par le président du Conseil de la concurrence. Entre-temps, l'État belge a été cité en intervention. L'affaire sera examinée à l'audience du 26 juin 1996. Si le tribunal suit notre thèse, cela peut signifier que l'État belge sera condamné à immatriculer les motocyclettes sous peine d'astreinte.

III. Le projet 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

A. L'urgence

L'article 35, § 1^{er}, premier alinéa, de la loi sur la protection de la concurrence économique dispose que «le président du Conseil de la concurrence peut, sur la demande du plaignant ou du ministre, prendre des mesures provisoires destinées à suspendre les pratiques restrictives de concurrence faisant l'objet de l'instruction, s'il est urgent d'éviter une situation susceptible de provoquer un préjudice grave, imminent et irréparable aux entreprises dont les intérêts sont affectés par ces pratiques ou de nuire à l'intérêt économique général.»

Dans sa décision du 4 avril 1996, le président du Conseil de la concurrence a dit explicitement que les importateurs et vendeurs indépendants ont prouvé l'existence de ce «préjudice grave, imminent et irréparable».

Comme il a été exposé ci-dessus, les représentants/importateurs ont rendu l'accès à leurs services encore plus difficile, ce qui a abouti à une ordonnance en référé.

Le président, siégeant en référé, n'est compétent que lorsque l'affaire est urgente (art. 584, premier alinéa, du Code judiciaire), ce qu'il a accepté implicitement. Les représentants/importateurs ne l'ont d'ailleurs pas contesté.

Cette urgence subsiste, étant donné que les importateurs et vendeurs indépendants continuent de faire l'objet de brimades de la part des représentants/importateurs. Un exemple clarifiera les choses. Dans son ordonnance du 30 mai 1996, le président du Tribunal du commerce de Termonde a interdit à Honda Belgium s.a. de refuser des certificats de conformité «lorsque les différentes pièces qui, en vertu de l'arrêté royal du 10 octobre 1974, doivent être vérifiées en cours de la procédure d'agrément par type, sont conformes aux dessins auxquels il est fait référence dans le procès-verbal d'agrément, même si la dénomination du type n'est pas identique, sous peine d'une astreinte de 50 000 francs par refus».

van de Lid-Staat van herkomst, dat bewijst dat de betrokken motorfiets conform is aan de technische eisen, die door de Lid-Staat van herkomst worden opgelegd.

De vertegenwoordigers/invoerders hebben deze beslissing blijkbaar moeilijk kunnen verteren, want zij hebben de toegang tot hun dienstverlening zo mogelijk nog meer bemoeilijkt. Het gevolg hiervan was een procedure in kort geding tegen Honda Belgium N.V. en Suzuki Belgium N.V. In een tussenbeschikking heeft de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde voormelde ondernemingen bijkomende verplichtingen opgelegd. Eén van de problemen die nog niet werd behandeld is de vraag hoe motorfietsen, waarvan de vertegenwoordiger/invoerder een verklaring heeft afgelegd zoals opgelegd door de voorzitter van de Raad voor de Mededinging, moeten worden ingeschreven. De Belgische Staat werd ondertussen in tussenkomst gedagvaard. De zaak zal nu worden behandeld op de zitting van 26 juni 1996. Indien de rechtbank onze stelling volgt, kan dit betekenen dat de Belgische Staat op straffe van een dwangsom wordt veroordeeld om de motorfietsen in te schrijven.

III. Het wetsontwerp 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 veiligheidstoehoren moeten voldoen

A. De hoogdringendheid

Artikel 35, § 1, lid 1, W.B.E.M. bepaalt, dat «(de) voorzitter van de Raad voor de Mededinging kan, op aanvraag van de klager of van de minister, voorlopige maatregelen nemen bestemd om de restrictieve mededingingspraktijken die het voorwerp van het onderzoek uitmaken te schorsen, indien het dringend is een toestand te vermijden die een ernstig, onmiddellijk en onherstelbaar nadeel kan veroorzaken voor de ondernemingen waarvan de belangen aangetast worden door deze praktijken of die schadelijk kan zijn voor het algemeen economisch belang.»

In zijn beslissing van 4 april 1996 heeft de voorzitter van de Raad voor de Mededinging uitdrukkelijk gesteld dat de onafhankelijke invoerders en verkopers het bestaan van dit «ernstig, onmiddellijk en onherstelbaar nadeel» hebben aangetoond.

Zoals reeds hierboven werd uiteengezet, hebben de vertegenwoordigers/invoerders de toegang tot hun dienstverlening verder bemoeilijkt, hetgeen heeft geresulteerd in een beschikking in kort geding.

De voorzitter, zetelend in kort geding, is enkel bevoegd wanneer de zaak hoogdringend is (art. 584, lid 1, Gerechtelijk Wetboek), hetgeen hij impliciet heeft aanvaard. De vertegenwoordigers/invoerders hebben dit trouwens niet betwist.

Deze hoogdringendheid blijft nog steeds bestaan, aangezien de onafhankelijke invoerders en verkopers het voorwerp blijven uitmaken van pesterijen van de vertegenwoordigers/invoerders. Eén voorbeeld maakt dit duidelijk. In zijn beschikking van 30 mei 1996 legde de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde Honda Belgium N.V. het verbod op gelijkvormigheidsattesten te weigeren «wanneer de verschillende onderdelen, die volgens het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 tijdens de typegoedkeuringsprocedure moeten gekeurd worden, in overeenstemming zijn met de tekeningen waarnaar in het proces-verbaal van goedkeuring wordt verwezen, zelfs indien de typebenaming niet identiek is, op straffe van een dwangsom van 50 000 frank per weigering».

La réaction de Honda Belgium s.a. ne s'est pas fait attendre longtemps. Elle délivre à présent des certificats de conformité portant, au verso, la mention suivante :

Le véhicule est conforme au PVA après montage du :

Type de carburateur :

Type d'échappement :

Suivant communication en annexe.

Dans cette communication en annexe, on peut lire, entre autres, en caractères gras : (traduction) «Honda Belgium s.a. ne peut en aucun cas être tenue pour responsable si les pièces mentionnées ci-dessus n'ont pas été montées sur le véhicule avant sa mise en circulation».

Comment peut-on vendre un tel véhicule à un client? En tout cas, cette façon de procéder dénote manifestement un manque total de respect pour le pouvoir judiciaire.

Dans la procédure en suspension devant le Conseil d'État, l'auditeur a également accepté l'existence d'un «préjudice grave difficile à réparer», bien que le Conseil lui-même ne soit pas prononcé à ce sujet. Selon ce dernier, les importateurs et vendeurs indépendants n'avaient aucun intérêt à introduire un recours en annulation contre l'arrêté royal du 6 avril 1995, parce que jusqu'à nouvel ordre, la procédure d'homologation individuelle n'est accessible qu'aux particuliers(1).

Conclusion : il est établi que seule une réglementation légale est susceptible d'apaiser quelque peu le secteur, de sorte que les importateurs et vendeurs indépendants puissent permettre un déroulement normal de l'homologation préalable obligatoire de leurs motocyclettes.

B. Le projet de loi proprement dit

1. Aperçu de la loi

La loi règle trois aspects : elle fixe une série de conditions, notamment le prix et l'obligation de motivation qui, actuellement, sont déterminées par les représentants/importateurs ; elle ouvre la procédure d'homologation individuelle aux marchands et définit un cadre légal pour la problématique des motocyclettes en provenance d'autres États membres de l'union européenne.

2. Mesures à l'encontre des représentants/importateurs

Compte tenu de l'obstination des représentants/importateurs, il était logique que l'on intervienne sur le plan législatif. En délivrant des certificats de conformité, les représentants/importateurs accomplissent un service public(2). Par conséquent, il est tout à fait normal que le législateur puisse régler ce service de manière plus détaillée.

La Cour de Justice a estimé, dans deux arrêts, qu'il est question d'abus de position dominante dès lors qu'une entreprise détient un monopole administratif et perçoit un prix exagéré par rapport à la valeur économique de la prestation»(3). Du point de vue des représentants/importateurs, le montant de 4 000 francs est très raisonnable, et même trop élevé. Si l'on se base sur les décisions de

De reactie van Honda Belgium N.V. liet niet lang op zich wachten. Nu leveren zij gelijkvormigheidsattesten af met op de achterzijde de volgende vermelding :

Het voertuig is conform aan het P.V.G. na montage van :

Carburator type :

Uitlaat type :

Volgens mededeling in bijlage.

In deze mededeling in bijlage staat onder meer in vette druk te lezen : «Honda Belgium n.v. kan in geen enkel geval aansprakelijk gesteld worden indien de hierboven vermelde onderdelen niet op het voertuig werden gemonteerd voordat het in het verkeer werd gebracht».

Hoe kan men zoiets aan een klant verkopen? In ieder geval toont deze handelswijze duidelijk het totaal gebrek aan respect voor de rechterlijke macht aan.

In de schorsingsprocedure voor de Raad van State heeft de auditeur eveneens het bestaan van een «moeilijk te herstellen ernstig nadeel» aanvaard, hoewel de Raad zelf zich hierover niet heeft uitgesproken. Volgens de Raad hadden de onafhankelijke invoerders en verkopers geen belang bij een annulatieberoep tegen het koninklijk besluit van 6 april 1995, omdat de individuele homologatieprocedure tot nader order enkel openstaat voor particulieren(1).

Conclusie : het staat vast dat alleen een wettelijke reglementering enige rust in de sector kan brengen, zodat de onafhankelijke invoerders en verkopers op een normale wijze de verplichte voorafgaande homologatie van hun motorfietsen kunnen laten plaatsvinden.

B. Het wetsontwerp zelf

1. Overzicht van de wet

De wet regelt drie aspecten : een aantal voorwaarden, die de vertegenwoordigers/invoerders nu zelf bepalen, worden bij wet vastgelegd, met name de prijs en de motiveringsverplichting ; de individuele homologatieprocedure wordt opengesteld voor handelaars ; en de problematiek van de motorfietsen uit andere lidstaten van de Europese Unie krijgt een wettelijk kader.

2. Maatregelen ten aanzien van de vertegenwoordigers/invoerders

Gelet op de halsstarrigheid van de vertegenwoordigers/invoerders is het niet meer dan logisch dat er wettelijk wordt opgetreden. Wat de afgifte van gelijkvormigheidsattesten betreft vervullen de vertegenwoordigers/invoerders een openbare dienst(2). Het spreekt vanzelf dat de wetgever deze openbare dienst meer gedetailleerd mag regelen.

Het Hof van Justitie heeft in twee arresten geoordeeld : «er (is) sprake van een misbruik van machtspositie, wanneer een onderneming een administratief monopolie heeft en een overdreven hoge prijs toepast in verhouding tot de economische waarde van de verrichte prestatie»(3). Het bedrag van 4 000 frank is vanuit het oogpunt van de vertegenwoordigers/invoerders zeer redelijk

(1) Pour être complet, M. Goossens tient à souligner qu'il ne partage pas ce point de vue, et c'est la raison pour laquelle il a déposé, au cours de la procédure en annulation, un mémoire en réplique dans lequel il tente d'encore persuader le Conseil de revenir sur ce point de vue.

(2) General Motors/Commission, I.c., 1379, r.o. 9; British Leyland/Commission, I.c. 3299, r.o. 5.

(3) Cour de Justice du 13 novembre 1975, General Motors Continental/Commission, affaire 26/75, Jur., 1975, (1367), r.o. 12; Cour de justice du 11 novembre 1986, British Leyland/Commission, affaire 226/84, Jur., (3263), r.o. 27, 3304.

(1) Voor de volledigheid wenst de heer Goossens te benadrukken dat hij dit standpunt niet deelt, reden waarom hij in de vernietigingsprocedure een memorie van wederantwoord heeft ingediend, waarin hij probeert de Raad alsnog te overtuigen op dit standpunt terug te komen.

(2) General Motors/Commissie, I.c., 1379, r.o.9; British Leyland/Commissie, I.c., 3299, r.o. 5.

(3) H.v.J., 13 november 1975, General Motors Continental t. Commissie, zaak 26/75, Jur., 1975, (1367), r.o. 12; H.v.J., 11 november 1986, British Leyland t. Commissie, zaak 226/84, Jur., (3263), r.o. 27, 3304.

la Commission européenne, qui est responsable de la politique de la concurrence au niveau communautaire, même un montant de 2 500 francs serait raisonnable(1).

L’instauration de l’obligation de motivation se passe de commentaire. La délivrance des certificats de conformité constitue un service public. À ce sujet, M. Goossens renvoie à la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs(2).

3. La procédure d’homologation individuelle

L’on pourrait, avant toute chose, poser la question politique de savoir s’il n’est pas préférable de confier intégralement l’homologation aux soins de l’État. Dans la conclusion de l’arrêt Daniel Gofette et Alfred Gilliard, l’avocat général J.L. Da Cruz Vilaça écrit que «il convient, dans le cas où l’État d’importation ne dispose pas de moyens de garantir de façon efficace que le constructeur ou son représentant respecteront scrupuleusement les conditions du droit communautaire, d’admettre d’autres modalités possibles pour obtenir la garantie de conformité du véhicule avec ses spécifications techniques»(3). Dans l’arrêt même, la Cour affirme que: «Lorsqu’un particulier comme le constructeur ou ses représentants, est chargé d’effectuer les contrôles nécessaires par délégation des autorités publiques, il appartient à celles-ci d’assurer que toutes les conditions ci-dessus énoncées soient pleinement respectées(4).

L’ouverture de la procédure d’homologation est en tout cas nécessaire pour les motocyclettes pour lesquelles il n’existe pas d’agrément type. On ne peut s’adresser au représentant/importateur pour ce type de motocyclettes. Si l’on n’ouvre pas la procédure, on aboutit à une situation où les représentants/importateurs, qui sont seuls compétents pour demander des agréments type, détermineront quels types de motocyclettes sont importées.

4. Le contrôle administratif

Enfin, la loi règle la situation des cyclomoteurs en provenance d’un autre État membre de l’Union européenne et dont on peut prouver qu’ils sont en conformité avec la réglementation technique de cet État membre d’origine. L’État belge validera le certificat d’homologation ou d’immatriculation étranger, de façon à ce que les cyclomoteurs puissent être vendus et immatriculés.

Cette disposition est conforme au droit communautaire.

Dans son mémorandum, la F.E.B.I.A.C. note que le législateur anticiperait sur le droit européen, mais cette affirmation n’est manifestement pas exacte. La proposition de loi vise uniquement à appliquer correctement la jurisprudence de la Cour de justice concernant l’article 30 du Traité C.E. Le législateur signale avec raison que la réglementation technique n’a pas encore été harmonisée au niveau européen, ce qui signifie que les États membres continuent à être compétents pour agir sur le plan national. Déjà à

en eigenlijk zelfs te hoog. Volgens de beschikkingspraktijk van de Europese Commissie, die op communautair vlak verantwoordelijk is voor het mededingingsbeleid, zou zelfs een bedrag van 2 500 frank redelijk zijn(1).

Het opleggen van de motiveringsverplichting behoeft geen verdere commentaar. De afgifte van gelijkvormigheidsattesten is een openbare dienst. De heer Goossens verwijst hiervoor naar de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen(2).

3. De individuele homologatieprocedure

Vooreerst kan men zich de (beleids-)vraag stellen of het niet beter is de homologatie integraal via de Staat te laten verlopen. In zijn conclusie bij het arrest Daniel Gofette en Alfred Gilliard schrijft de adv.-gen. J.L. da Cruz Vilaça dat «indien de staat van invoer niet over de middelen beschikt om daadwerkelijk te garanderen, dat de fabrikant of zijn vertegenwoordiger het gemeenschapsrecht zorgvuldig eerbiedigen, moet op andere wijze kunnen worden gegarandeerd dat het voertuig in overeenstemming is met zijn technische specificaties»(3). In het arrest zelf stelt het Hof: «Wanneer de overheid een particulier, zoals de constructeur of zijn vertegenwoordiger, met de noodzakelijke controle belast, dient zij er zorg voor te dragen dat alle bovenbedoelde voorwaarden (zie infra) ten volle worden nageleefd»(4).

Verder is de openstelling van de homologatieprocedure alleszins noodzakelijk voor motorfietsen waarvan geen typegoedkeuring bestaat. Voor zulke motorfietsen kan men niet terecht bij de vertegenwoordigers/invoerders. Wordt deze procedure niet opengesteld, dan betekent dit dat de vertegenwoordigers/invoerders, die alleen bevoegd zijn om typegoedkeuringen aan te vragen, bepalen welke typen van motorfietsen worden ingevoerd.

4. De administratieve controle

Tenslotte regelt de wet de situatie van motorfietsen, die afkomstig zijn van een andere Lid-Staat van de Europese Unie en waarvan het bewijs dan wordt geleverd dat zij in overeenstemming zijn met de technische reglementering van die Lid-Staat van herkomst. De Belgische Staat zal het buitenlands homologatie- of inschrijvingsbewijs valideren, zodat de betrokken motorfietsen kunnen worden verkocht en ingeschreven.

Deze bepaling is conform aan het communautaire recht.

In haar memorandum schrijft F.E.B.I.A.C. dat de wetgever op het Europese recht zou vooruitlopen. Dit is evenwel kennelijk onjuist. In het wetsontwerp wordt enkel een correcte toepassing gemaakt van de rechtspraak van het Hof van Justitie met betrekking tot artikel 30 E.G.-Verdrag. De wetgever merkt terecht op dat de technische reglementering nog niet op Europees niveau geharmoniseerd is, wat inhoudt dat de Lid-Staten de bevoegdheid behouden om nationaal op te treden. Toch heeft het Hof van

^[1] Dans l’affaire British Leyland, la Commission européenne s’est basée sur le montant indexé de 1 000 francs que la Cour de justice avait jugé raisonnable dans l’affaire General Motors Continental (Décision du 2 juillet 1984 relative à une procédure fondée sur l’article 86 du Traité C.E., J.O. C.E. L 207, 2 août 1984, (11), 15, n° 28: «Qui plus est, la redevance de 100 livres sterling dépasse largement le montant que la Cour de justice a indiqué comme raisonnable dans son arrêt General Motors — Commission dans l’affaire 26-75, compte tenu de l’inflation qui a sévi depuis lors.». Cet argument est d’autant plus important que l’arrêt Général Motors se rapportait à l’arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les automobiles, et..., qui, à l’époque, contenait une réglementation similaire.

^[2] Moniteur belge du 12 septembre 1991.

^[3] Jur., 1987, 2537.

^[4] Cour de justice, 11 juin 1987, Daniel Gofette et Alfred Gilliard, affaire 406/85, Jur., (2525), 2542, point 10.

^[1] In de zaak British Leyland heeft de Europese Commissie als uitgangspunt genomen het bedrag van 1 000 frank dat in de zaak van General Motors Continental door het Hof van Justitie als redelijk werd aanvaard, aangepast aan de inflatie (Beschikking van 2 juli 1984 inzake een procedure op grond van artikel 86 E.E.G.-Verdrag, P.B. 1 207, 2 augustus 1984, (11), 15, nr. 28: «Bovendien ligt de prijs van 100 pond sterling aanzienlijk boven het bedrag dat het Hof van Justitie in zijn arrest in zaak 26/75, General Motors tegen Commissie, als redelijk aangaf, ook wanneer men rekening houdt met de inflatie»). Dit argument is des te belangrijker, nu het arrest General Motors betrekking had op het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen, waaraan auto’s, enz, die op dat ogenblik een gelijkaardige regeling bevatte.

^[2] Belgisch Staatsblad van 12 september 1991.

^[3] Jur., 1987, 2537.

^[4] H.v.J., 11 juni 1987, Daniel Gofette en Alfred Gilliard, zaak 406/85, Jur., 1987, (2525), 2542, r.o. 10.

la fin des années '70, la Cour de justice a cependant estimé que — nonobstant l'absence d'une harmonisation européenne — le principe fondamental de la libre circulation des marchandises a également des droits particuliers. L'ancien juge belge de la Cour de justice, M. Mertens de Wilmars, a résumé comme suit cette jurisprudence: depuis l'arrêt «Cassis de Dijon» de la Cour de justice(1), des différences dans les réglementations techniques nationales(2) ne peuvent pas — même en l'absence d'une réglementation commune ou de directives d'harmonisation — faire obstacle à l'importation et à la commercialisation de produits provenant d'un autre État membre et qui sont conformes aux règlements techniques de cet État membre exportateur, sous peine d'être taxé de mesures d'effet équivalent (paraphrase; notes en bas de page ajoutées par le rapporteur)(3).

En ce qui concerne les cyclomoteurs, cette jurisprudence signifie qu'un cyclomoteur en provenance d'un autre État membre de l'Union européenne dont on peut montrer, au moyen des documents établis à cet effet, qu'il est conforme à la réglementation technique de cet État membre d'origine (par exemple en présentant un certificat de conformité délivré par le mandataire du constructeur dans cet État membre d'origine), doit être inscrit en Belgique à la D.I.V., même si le cyclomoteur n'est pas identique à l'agrément type ou déroge à la réglementation technique belge. Il y a une seule exception à cette règle, soit lorsque les pouvoirs publics peuvent montrer que les différences entre la réglementation de l'État membre tiers et la réglementation belge sont telles que la sécurité routière s'en trouve compromise en Belgique. La Commission européenne a résumé cette jurisprudence dans une communication du 4 novembre 1988(4) et dans une communication interprétative du 20 décembre 1995(5).

Si on applique cette jurisprudence à l'exemple donné par la F.E.B.I.A.C., cela signifie qu'un cyclomoteur en provenance d'Italie et assorti d'un certificat de conformité italien doit être immatriculé sur la base de ce certificat de conformité italien, à moins que les pouvoirs publics ne puissent montrer que le cyclomoteur agréé en Italie représente un danger en ce qui concerne la sécurité routière.

La proposition de loi instaure avec raison une distinction entre des cyclomoteurs originaires d'un autre État membre de l'Union européenne et des cyclomoteurs originaires d'un État membre de l'Espace économique européen.

L'Union européenne est fondée sur une union douanière, c'est-à-dire que des produits en provenance de pays tiers, qui se trouvent en libre pratique dans un État membre (c'est-à-dire que les droits d'importation ont été payés), peuvent bénéficier de la libre circulation des marchandises(6). Dans le cas d'un cyclomoteur canadien, importé aux Pays-Bas et dont on peut prouver qu'il satisfait à la réglementation technique néerlandaise, on peut invoquer l'article 2, 3^o, premier alinéa, de la proposition de loi.

La procédure est différente pour les cyclomoteurs en provenance d'un État membre de l'Espace économique européen. Cette association n'est pas fondée sur une union douanière, mais bien

Justitie reeds einde van de jaren zeventig geoordeeld, dat — niet-tegenstaande het ontbreken van een Europese harmonisatie — het fundamenteel beginsel van het vrij verkeer van goederen ook zijn rechten heeft. De voormalige Belgische rechter in het Hof van Justitie, de heer Mertens de Wilmars, heeft deze rechtspraak als volgt samengevat: sinds het arrest «Cassis de Dijon» van het Hof van Justitie(1) kunnen verschillen in nationale technische reglementeringen(2) — zelfs bij gebreke van een gemeenschappelijke regeling of harmonisatierichtlijnen — de invoer en het in de handel brengen van produkten, ingevoerd uit een andere Lid-Staat en die voldoen aan het technisch reglement als van deze Lid-Staat van uitvoer, niet belemmeren op straffe van een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve beperking te worden aangemerkt (parafrasering; voetnoten zelf bijgevoegd)(3).

Voor motorfietsen betekent deze rechtspraak het volgende: een motorfiets afkomstig uit een andere Lid-Staat van de Europese Unie waarvan aan de hand van de daarvoor dienende documenten kan worden aangetoond, dat hij voldoet aan de technische reglementering (bv. door voorlegging van een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de gemachtigde van de constructeur in die Lid-Staat van herkomst) van deze Lid-Staat van herkomst, moet in België worden ingeschreven bij de D.I.V. zelfs indien de motorfiets niet identiek is aan de typegoedkeuring of afwijkt van de Belgische technische reglementering. Hierop is één uitzondering, nl. de overheid kan aantonen dat de verschillen met de Belgische reglementering van die aard zijn dat de verkeersveiligheid in België in het gedrang wordt gebracht. De Europese Commissie heeft deze rechtspraak samengevat in een mededeling van 4 november 1988(4) en in een interpretatieve mededeling van 20 december 1995(5).

Toegepast op het voorbeeld van F.E.B.I.A.C. betekent deze rechtspraak dat een motorfiets die afkomstig is uit Italië en begeleid wordt door een Italiaans gelijkvormigheidsattest, op basis van het Italiaans gelijkvormigheidsattest moet worden ingeschreven, tenzij de overheid kan aantonen dat de motorfiets, zoals in Italië goedgekeurd, de verkeersveiligheid in het gedrang brengt.

In het wetsvoorstel wordt terecht een onderscheid gemaakt tussen motorfietsen afkomstig uit een andere Lid-Staat van de Europese Unie en motorfietsen afkomstig uit een Lid-Staat van de Europese Economische Ruimte.

De Europese Unie is gegrondvest op een douaneunie, d.w.z. goederen, afkomstig uit een derde land, die in een Lid-Staat in het vrij verkeer worden gebracht (d.w.z. de invoerrechten worden betaald), kunnen genieten van het vrij verkeer van goederen(6). Voor een Canadese motorfiets, ingevoerd in Nederland en waarvan het bewijs dan worden voorgelegd dat hij voldoet aan de Nederlandse technische reglementering, kan beroep worden gedaan op artikel 2, 3^o, eerste lid, van het wetsvoorstel.

Anders is het voor motorfietsen die afkomstig zijn van een Lid-Staat van de Europese Economische Ruimte. Deze associatie is niet gegrondvest op een douane-unie, maar wel op het oor-

(1) Cour de justice, 20 février 1979, affaire 120/72, Rewe-Zentral A.G. c. *Bundesmonopolverwaltung für Branntwein*, Jurispr., 1979, 649.

(2) «Or, la forme la plus grave d'entraves techniques aux échanges est créée par les prescriptions édictées par les pouvoirs publics et qui imposent impérativement le respect de certaines normes techniques à tous les fournisseurs nationaux et étrangers des produits en cause (...). Ces entraves techniques aux échanges ne devront pas nécessairement résulter de divergences entre les normes nationales. Elles pourront être renforcées par certaines procédures prescrites en matière de contrôle et par les charges administratives et financières résultant directement ou indirectement de ces procédures pour les producteurs concernés» [concl. de l'avocat général Verloren van Themaat à la Cour de justice, 28 janvier 1986, Commission c. France, affaire 188/84, Jurispr., 1986 (419), 420-21].

(3) Mertens de Wilmars, J., «De communautaire rechtspraak over het vrije verkeer van goederen», R.W., 1984-1985 (1), 10.

(4) P.B. C, n^o 281/9 du 4 novembre 1988.

(5) P.B. C, n^o 143/4 du 15 mai 1996.

(6) Article 9.2, Traité C.E.

(1) H.v.J., 20 februari 1979, zaak 120/72, Rewe-Zentral AG t. *Bundesmonopolverwaltung für Branntwein*, Jurispr., 1979, 649.

(2) «De zwaarste vorm van deze zogenaamde technische handelsbelemmeringen ontstaat door overheidsvoorschriften, die (...) de respectering van bepaalde technische normen aan alle binnenlandse en buitenlandse leveranciers van de betrokken producten dwingend voorschrijven. Deze technische handelsbelemmeringen zullen niet alleen uit verschillen in nationale normen kunnen ontstaan. Zij zullen verzwaaard kunnen worden door voorgeschreven controleprocedures en de daaruit direct of indirect ontstane administratieve en financiële lasten voor de betrokken producenten» (concl. van Adv.-Gen. Verloren van Themaat bij H.v.J., 28 januari 1986, Commissie t. Frankrijk, zaak 188/84, Jurispr., 1986, (419), 420-21).

(3) Mertens de Wilmars, J., «De communautaire rechtspraak over het vrije verkeer van goederen», R.W., 1984-85, (1), 10.

(4) P.B. C, nr. 281/9 van 4 november 1988.

(5) P.B. C, nr. 143/9 van 15 mei 1996.

(6) Artikel 9.2., E.G.-Verdrag.

sur le principe originaire(1). Dans ce dernier cas, il faudra donc montrer que le cyclomoteur a été fabriqué dans l’État membre de l’E.E.E. ou, s’il a fait l’objet de manipulations dans différents pays, qu’il a subi la dernière manipulation fondamentale dans ce pays de l’E.E.E.

C. Instructions préalables

Si l’on décide d’instaurer déjà certaines procédures par instruction ministérielle, l’article 30 du Traité C.E. peut être utilisé comme fondement légal pour ce faire. Une homologation préalable obligatoire de cyclomoteurs constitue une mesure d’effet équivalent qui se justifie uniquement si elle s’avère nécessaire pour garantir la sécurité routière (application de l’article 36 du Traité C.E.)(2).

Si cette procédure d’homologation prend trop de temps, est trop coûteuse et/ou inefficace, il faut la considérer comme une mesure d’effet équivalent interdite conformément à l’article 30 du Traité C.E.(3). Étant donné que cette disposition a des effets directs verticaux et même horizontaux, elle peut être invoquée par chacun contre l’État belge. La responsabilité de celui-ci est ainsi compromise.

2. Exposé des représentants de la F.E.B.I.A.C.

Exposé de M. Fabry, directeur général

M. Fabry remercie la commission d’avoir donné la possibilité d’exposer le point de vue de la F.E.B.I.A.C., qui représente les importateurs officiels (soit 900 P.M.E./3 000 travailleurs).

Il propose d’abord de rappeler brièvement l’historique.

Pendant de longues années (avant l’arrêté royal du 6 avril 1995), il a été possible de faire immatriculer une motocyclette importée sans documents et sans procédure de vérification de conformité. Il suffisait de mentionner seulement un n° de P.V.A. quelconque sur la demande d’immatriculation. Les données n’étaient pas contrôlées et, comme il n’y a pas de contrôle technique pour les motocyclettes, de nombreux véhicules circulent sans certificats de conformité.

Il va donc de soi que le niveau de sécurité de ces véhicules n’est ni connu ni vérifié.

Or, les membres de la commission ne sont pas sans savoir que le constructeur et son mandataire sont tenus d’assumer la garantie et la responsabilité de leurs produits, y compris de ceux importés en parallèle.

Vient alors l’arrêté royal du 6 avril 1995, qui devait remédier à cette situation et qui se justifiait par «la nécessité de mettre fin le plus rapidement possible à l’importation frauduleuse de motocy-

sprongsbeginsel(1). In dit laatste geval zal dus moeten worden aangetoond dat de motorfiets in de Lid-Staat van de E.E.R. gemaakt is dan wel dat hij wanneer hij in verschillende landen bewerkingen heeft ondergaan, in dat land de laatste ingrijpende bewerking heeft gekregen.

C. Voorafgaandelijke instructies

Indien wordt besloten om bepaalde procedures reeds in werking te stellen bij ministeriële instructie, kan hiervoor artikel 30 E.G.-Verdrag als wettelijke grondslag worden aangewend. Een verplichte voorafgaandelijke homologatie van motorfietsen is een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbepерking die enkel gerechtvaardigd is voor zover zij noodzakelijk is om de verkeersveiligheid te garanderen (toepassing van artikel 36 E.G.-Verdrag)(2).

Indien deze homologatieprocedure tijdrovend, te kostelijk en/of inefficiënt is, moet zij worden beschouwd als een verboden maatregel van gelijke werking in de zin van artikel 30 E.G.-Verdrag(3). Aangezien deze bepaling verticale — en zelfs horizontale — directe werking heeft, kan zij door éénieder tegen de Belgische Staat worden ingeroepen. Zijn aansprakelijkheid komt hierdoor in het gedrang.

2. Uiteenzetting van de vertegenwoordigers van F.E.B.I.A.C.

Uiteenzetting van de heer Fabry, Directeur-generaal

De heer Fabry dankt de commissie dat zij hem de mogelijkheid geboden heeft het standpunt toe te lichten van F.E.B.I.A.C., die de officiële invoerders vertegenwoordigt (d.w.z. 900 K.M.O.’s/3 000 werknemers).

Hij stelt voor eerst een kort historisch overzicht te geven.

Het is lange tijd mogelijk geweest (vóór de totstandkoming van het koninklijk besluit van 6 april 1995) een motorfiets te laten inschrijven die zonder documenten en zonder controle van de gelijkvormigheid werd ingevoerd. Het was voldoende op de inschrijvingsaanvraag een willekeurig nummer van proces-verbaal van goedkeuring te vermelden. De gegevens werden niet gecontroleerd en daar er geen technische keuring voor motorfietsen bestaat, rijden heel wat voertuigen rond zonder gelijkvormigheidsattesten.

Het is dus duidelijk dat niet geweten is noch gecontroleerd wordt hoe veilig die voertuigen zijn.

De commissieleden weten evenwel ongetwijfeld dat de constructeur en zijn gemachtigde verplicht zijn de kwaliteit van hun produkten te waarborgen en ervoor aansprakelijk zijn, ook voor die produkten die via een parallelle markt zijn ingevoerd.

Vervolgens is er het koninklijk besluit van 6 april 1995 dat die toestand diende te verhelpen en dat verantwoord werd door «de noodzaak om zo spoedig mogelijk een einde te maken aan de frau-

^[1] Article 8.2, Accord concernant l’Espace économique européen, signé à Porto le 2 mai 1992.

^[2] Daniel Gofette et Alfred Gilliard, 2541-42, point 7: «Il convient de relever, en premier lieu, que, s’il est vrai que toute mesure de contrôle imposée comme condition préalable à l’immatriculation d’un véhicule importé d’un autre État membre est susceptible d’entraver les importation et est donc, en principe, incompatible avec l’article 30 du Traité, de telles mesures peuvent être justifiées sur la base de l’article 36 dans la mesure où elles s’avèrent nécessaires en vue de garantir la sécurité routière.»

^[3] Ibid., 2542, point 10: «Toutefois, pour qu’une telle procédure nationale de contrôle soit justifiée au regard des exigences de l’article 36 du Traité, il faut que l’objectif visé ne puisse pas être atteint de manière aussi efficace par des mesures moins restrictives des échanges intracommunautaires (...). Cette procédure ne doit donc pas comporter des frais ou des délais déraisonnables.»

^[1] Artikel 8.2, Akkoord betreffende de Europese Economische Ruimte, onderkend te Porto op 2mei 1992.

^[2] Daniel Gofette en Alfred Gilliard, 2541-42, r.o. 7: «In de eerste plaats moet worden opgemerkt, dat ofschoon elke controlemaatregel die een voorafgaande voorwaarde vormt voor de registratie van een uit een andere Lid-Staat ingevoerd voertuig, de invoer kan belemmeren en dus in beginsel in strijd is met artikel 30 E.E.G.-Verdrag, dergelijke maatregelen niettemin gerechtvaardigd kunnen zijn uit hoofde van artikel 36, in zoverre zij noodzakelijk zijn om de veiligheid op de weg te waarborgen.»

^[3] Ibid., r.o. 10, 2542: «Een dergelijke nationale controleprocedure is evenwel slechts gerechtvaardigd uit hoofde van artikel 33 E.E.G.-Verdrag, indien het beoogde doel niet even goed kan worden bereikt door maatregelen die het intracommunautair handelsverkeer minder beperken (...). Zij mag dus niet met onredelijke kosten of onredelijk tijdverlies gepaard gaan.»

clettes non agréées». Cet arrêté royal modifiait en fait l'arrêté royal du 10 octobre 1974 sur la réglementation technique des cyclomoteurs et motocyclettes et instaurait une attestation de conformité pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues sous la forme d'une vignette autocollante qui est apposée sur la demande de première immatriculation.

La procédure de conformité via l'administration et les centres de contrôle technique n'étant accessible qu'aux particuliers (homologation à titre isolé), une adaptation de la législation s'est imposée en fonction de l'évolution du fait européen.

Des discussions ont eu lieu avec l'administration à partir de septembre 1995, c'est-à-dire quatre mois après parution de l'arrêté royal du 6 avril 1995. Toutes les discussions ont tenu compte de tous les aspects qui ont été relevés par les représentants de l'A.C.I.M. Ces discussions ont fait l'objet de comptes rendus de la Commission «Administration-Industrie». Tout le monde a marqué son accord sur un nouveau projet d'arrêté royal qui semblait équilibré et qui permettait, en fait, de remédier à un des problèmes liés à l'arrêté royal de 1995, qui ne comportait que l'homologation à titre isolé.

Ce projet d'arrêté royal a été approuvé au C.A.I.N. le 27 mars 1996 et transmis au cabinet du ministre des Transports.

C'est à ce moment-là qu'est apparue soudainement la proposition de loi «Grosjean» visant à modifier la loi du 21 juin 1985 «relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules de transport par terre» et qui a fait l'objet d'une procédure pour le moins rapide.

Qu'on nous comprenne bien. Ce projet de loi, comme l'aurait d'ailleurs fait l'arrêté royal approuvé au C.A.I.N., répond à un besoin justifié de s'adapter au contexte européen et de combler un certain vide de la loi actuelle pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues. La F.E.B.I.A.C. comprend dès lors cette initiative qui est soutenue par le ministre des Transports.

Toutefois, elle ne peut s'accommoder du fait que la proposition «Grosjean» ne tienne essentiellement compte que de la position des importateurs parallèles.

En effet,

— l'avis de l'Administration et le projet d'arrêté royal n'a pas été pris en considération, ce qui est étonnant;

— l'exposé introductif de la proposition nous renseigne sur le contexte belge et européen en général, mais se limite, quant à l'application de ces grands principes, au seul règlement de certaines modalités de contrôle, et encore seulement en tant qu'elles concernent les importateurs parallèles de motos;

— la proposition de loi telle qu'elle a été déposée et adoptée à la Chambre s'applique en fait à tous les véhicules, alors qu'elle ne devrait concerner que les véhicules à moteur à deux ou trois roues, si l'on en croit l'exposé des motifs;

— la proposition de loi fait référence à la «Communication interprétative de la Commission européenne concernant les procédures de réception et d'immatriculation de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre» du 20 décembre 1995, publiée le 15 mai 1996. La base de cette

duleuze invoer van niet-goedgekeurde motorfietsen». Dit koninklijk besluit wijzigde in feite het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen en voerde een gelijkvormigheidsattest in voor de twee- of driewielige motorvoertuigen in de vorm van een zelfklevend vignet dat op de eerste inschrijvingsaanvraag aangebracht moet worden.

Daar de gelijkvormigheidsprocedure via de administratie en de centra voor de technische keuring slechts toegankelijk is voor particulieren (goedkeuring als alleenstaand geval), was een aanpassing van de wetgeving noodzakelijk om rekening te houden met de ontwikkelingen in de Europese regelgeving.

Vanaf september 1995, d.w.z. vier maanden na de bekendmaking van het koninklijk besluit van 6 april 1995, werd de aangelegenheid herhaaldelijk besproken met de administratie. Bij die besprekingen werd rekening gehouden met alle aspecten die door de vertegenwoordigers van de Vereniging van onafhankelijke motorfietseninvoerders werden belicht. Die besprekingen zijn weergegeven in de verslagen van de Commissie «Administratie-Industrie». Iedereen was het eens met een nieuw ontwerp van koninklijk besluit, dat evenwichtig leek en dat een oplossing mogelijk maakte voor een van de problemen die voortvloeiden uit het koninklijk besluit van 1995, namelijk het feit dat dat koninklijk besluit enkel voorzag in een goedkeuring als alleenstaand geval.

Dit ontwerp van koninklijk besluit is op 27 maart 1996 door de Commissie Administratie-Industrie goedgekeurd en overgezonden aan het kabinet van de minister van Vervoer.

Toen werd plots het wetsvoorstel-Grosjean ingediend tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land moet voldoen en dat op een drafje werd afgehandeld.

Voor de duidelijkheid zij opgemerkt dat dit wetsontwerp, net als het koninklijk besluit dat in de Commissie Administratie-Industrie was goedgekeurd, beantwoordt aan de gerechtvaardigde noodzaak om zich aan te passen aan de Europese regelgeving en een leemte in de huidige wet voor twee- of driewielige motorvoertuigen aan te vullen. F.E.B.I.A.C. begrijpt derhalve dit initiatief, dat door de minister van Vervoer wordt gesteund.

F.E.B.I.A.C. kan evenwel niet begrijpen dat het voorstel-Grosjean enkel rekening schijnt te houden met het standpunt van de niet-officiële invoerders.

Immers,

— er is geen rekening gehouden met het advies van de Administratie en het ontwerp van koninklijk besluit, wat verbazing wekt;

— in de toelichting van het wetsvoorstel wordt weliswaar verwezen naar de Belgische en Europese context in het algemeen maar, wat de toepassing van die grote principes betreft, beperkt men zich tot de regeling van sommige controle-aspecten en dan nog uitsluitend voor zover ze betrekking hebben op de niet-officiële invoerders van motorfietsen;

— het wetsvoorstel, zoals het in de Kamer werd ingediend en goedgekeurd, is eigenlijk van toepassing op alle voertuigen terwijl het eigenlijk slechts op twee- of driewielige motorvoertuigen betrekking had mogen hebben luidens de toelichting;

— het wetsvoorstel verwijst naar de «interpretatieve mededeling van de Europese commissie betreffende de procedures inzake inschrijving van voertuigen die vroeger in een andere Lid-Staat waren ingeschreven» van 20 december 1995, gepubliceerd op 15 mei 1996. Volgens deze Europese mededeling kan een voertuig

communication européenne repose donc essentiellement sur la nécessité pour un véhicule d’avoir été précédemment immatriculé dans un autre État membre pour pouvoir être immatriculé en Belgique. Or cette condition n’apparaît nulle part dans la proposition «Grosjean»;

— certaines modalités, telles que les prix, sont fixées par la proposition de loi alors qu’elles doivent, à l’évidence, être réglées par voie d’arrêté royal. Les coûts peuvent en effet évoluer.

Les modifications proposées par la F.E.B.I.A.C., loin de vouloir mettre en cause le fondement de cette proposition de loi, cherchent un équilibre entre ce qui est effectivement un système d’homologation national, et l’homologation européenne que l’on souhaite voir réaliser fin 1998.

Elles contiennent en outre les précisions nécessaires afin de permettre d’une part à l’État belge et aux constructeurs d’assumer leur responsabilité en matière de sécurité routière et, d’autre part, aux constructeurs, en particulier, d’assumer la garantie et la responsabilité des produits fabriqués en ce compris pour les véhicules introduits en parallèle dans le pays.

Exposé de M. Chantelot, avocat

M. Chantelot veut éviter de sombrer dans les détails juridiques.

Ce qu’on a dit jusqu’à présent se trouve dans les textes.

Il désire plutôt apporter quelque chose d’essentiel à la résolution de cette problématique.

Il n’y a pas de petits dossiers. En l’occurrence, le Président s’intéresse à l’évocation de ce projet.

En cette affaire, le Sénat a l’occasion de pacifier la situation. Depuis plus d’un an, M. Goossens et lui-même plaident devant les juridictions.

Il le rejoint sur certains points, et notamment sur le fait qu’il faut que l’on voie clair.

M. Chantelot se dit très heureux de voir sanctionner en pratique cette nouvelle procédure d’évocation. C’est très rassurant parce qu’en l’espèce, quelque chose d’in vraisemblable s’est passé sous nos yeux naïfs.

Depuis des mois, la F.E.B.I.A.C. lui a dit que l’administration préparait un arrêté royal, pour pallier celui d’avril 1995, particulièrement maladroït. L’administration travaillait donc à la préparation de ces textes et rencrontrait l’industrie au sein du C.A.I.N.

M. Chantelot, avocat

On semble, au sein de l’administration, comprendre que l’on doit s’inscrire dans le cadre de l’harmonisation européenne, qui n’est pas encore atteinte en ce qui concerne ce secteur.

L’administration y travaille donc. Il y a une réunion au mois de mars dernier, puis, tout à coup, surgit la proposition de loi de M. Grosjean.

Pas mal de dispositions de cette proposition, comme l’exposé historique, sont tout à fait acceptables.

Mais ce qui est invraisemblable, c’est que sur des questions aussi précises, on ne suit absolument pas l’avis donné par d’administration.

En effet, cette proposition de M. Grosjean a à peine fait l’objet d’une discussion en Commission à la Chambre. elle a été voté à l’unanimité en commission et en séance plénière.

Sur le plan juridique, M. Chantelot souligne d’abord les lacunes des textes en ce domaine. Ce n’est pas le moment d’entrer dans les détails.

dus slechts in België worden ingeschreven wanneer het voorheen in een andere Lid-Staat was ingeschreven. Die voorwaarde is in het wetsvoorstel-Grosjean nergens terug te vinden;

M. Chantelot, advocaat

— sommige aspecten, zoals de prijzen, worden bepaald in het wetsvoorstel hoewel ze eigenlijk bij koninklijk besluit moeten worden vastgelegd. De kosten kunnen immers variëren.

Door de voorgestelde wijzigingen wil F.E.B.I.A.C., zonder afbreuk te doen aan de grondslag van dit wetsvoorstel, een evenwicht vinden tussen een nationaal goedkeuringsstelsel en de Europese goedkeuringsregeling die gepland is voor eind 1998.

M. Chantelot, advocaat

De wijzigingen bevatten daarenboven de nodige verduidelijkingen zodat de Belgische Staat en de constructeurs hun verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid kunnen dragen en zodat de constructeurs de kwaliteit van hun produkten kunnen waarborgen en ervoor aansprakelijk zijn, met inbegrip van de voertuigen die langs niet-officiële kanalen in het land worden gebracht.

Uiteenzetting van de heer Chantelot, advocaat

De heer Chantelot wil niet ingaan op de juridische details.

Wat tot op heden gezegd werd staat in de teksten.

Hij wenst veeleer iets tastbaars bij te dragen tot de oplossing van deze problematiek.

Er zijn geen kleine dossiers. In dit geval heeft de voorzitter dit ontwerp willen evoceren.

In deze aangelegenheid heeft de Senaat de gelegenheid de gemoederen te bedaren. Sedert meer dan een jaar pleiten de heer Goossens en hijzelf voor de rechtbanken.

Hij geeft hem op sommige punten gelijk, meer bepaald vindt hij dat het noodzakelijk is dat er duidelijkheid heerst.

De heer Chantelot is zeer verheugd de nieuwe evocatieprocedure in de praktijk toegepast te zien. Het werkt geruststellend want zonder dat wij het beseften, is er iets onwaarschijnlijkjs gebeurd.

Maanden geleden heeft F.E.B.I.A.C. hem verteld dat de administratie een koninklijk besluit voorbereidde om de leemten in het bijzonder ondoordachte besluit van april 1995 aan te vullen. De administratie werkte dus aan de voorbereiding van die teksten en ontmoette het bedrijfsleven in de Commissie Administratie-Industrie.

Men leek in de administratie te beseffen dat men rekening diende te houden met de Europese harmonisatie, die in deze sector nog niet is bereikt.

De administratie werkt dus aan het besluit. In de maand maart van dit jaar is er een vergadering geweest en plots is daar het wetsvoorstel-Grosjean.

Heel wat bepalingen van dit voorstel zijn volstrekt aanvaardbaar, zoals de historische uiteenzetting.

Maar het blijft onwaarschijnlijk dat men in dergelijke specifieke aangelegenheden het advies van de administratie helemaal niet volgt.

Over dit voorstel van de heer Grosjean is in de Kamercommissie nauwelijks gedebatteerd. Het is door de commissie en in openbare vergadering eenparig goedgekeurd.

De heer Chantelot onderstreept vooreerst de juridische leemten in de teksten. Wij kunnen hier helaas niet in detail treden.

La pacification urgente est nécessaire. Aucune des deux parties n'en sort encore devant les tribunaux. La loi belge n'est pas adaptée. La proposition de M. Grosjean a ses mérites.

Pendant quelques années, on a pu passer n'importe quelle moto en Belgique pour 1 800 francs sans contrôle organisé. À un certain moment, l'État a voulu réglementer et il l'a mal fait. L'arrêté royal du 6 août 1995 a déclenché immédiatement les protestations des importateurs indépendants.

À force d'estimer qu'il faudrait adapter la loi uniquement pour leur être favorable, il a été oublié qu'il y a aussi dans ce pays les délégués des marques et constructeurs et les mandataires à qui on a légalement confié une tâche qui normalement revenait à l'État.

Sur trois points, la F.E.B.I.A.C. propose des améliorations qui éclairciront les choses.

Le projet de loi donne une assise juridique à l'homologation d'un véhicule isolé à la demande de son propriétaire (le nouvel alinéa 4). La F.E.B.I.A.C. propose d'ajouter à cette disposition la définition d'un véhicule isolé: «Un véhicule est considéré comme isolé lorsqu'il provient d'un pays tiers et n'est pas susceptible de correspondre à des modèles homologués en Belgique.»

Cet ajout est utile parce que le texte actuel reste muet sur ce qu'on entend par véhicule isolé. Les importateurs indépendants obtiennent satisfaction pour l'essentiel: un véhicule peut être présenté par son propriétaire, qui ne doit plus être un particulier. Les marchands indépendants peuvent donc se présenter comme propriétaire.

La F.E.B.I.A.C. souhaite également voir modifier le texte afin de préciser qu'il s'agit des véhicules à moteur à deux ou trois roues. En effet, on a oublié de préciser qu'il ne s'agit pas d'autres véhicules de transport par terre (les voitures, les camions, ...).

Une deuxième remarque de M. Chantelot concerne la question du coût de la vérification nécessaire. Les membres de la F.E.B.I.A.C. pratiquent des prix de l'ordre de 5 000 à 9 000 francs tandis que l'État avait prévu un prix de 15 000 francs. Le Président du Conseil de la concurrence a estimé au provisoire qu'il faudrait peut-être mieux, en attendant la loi, revenir aux tarifs qui étaient pratiqués avant l'arrêté royal du 6 avril 1995, ce qui signifie que le prix varie d'une marque à l'autre. Le Président a aussi interdit la pratique de certains, qui avaient essayé de passer de 5 000 francs à 10 000 francs.

L'auteur de la proposition de loi qui est devenu le projet de loi à l'examen a été mal informé. On essaye en effet de faire passer dans une loi le coût des opérations nécessaires.

Ce coût ne peut être supérieur à 4 000 francs, tous frais et taxes inclus. De quelles opérations s'agit-il? D'opérations purement administratives, de contrôles techniques, ...?

On n'inscrit pas de tarifs dans une loi, mais bien dans un arrêté d'exécution.

Le montant de 4 000 francs qui a été prévu, a une origine bien précise; la Commission européenne a décidé en 1988 que le coût total ne pouvait pas dépasser 100 ecu (= équivalent de 4 000 francs).

Dans ce projet de loi, l'État se décharge de son travail sur les importateurs officiels, dont la vocation naturelle, légitime est de vendre des motos neuves.

Le phénomène de l'importation parallèle est devenu tellement important que les membres de la F.E.B.I.A.C. sont confrontés à une demande légitime de délivrer des certificats d'homologation à un prix qui ne peut pas dépasser 4 000 francs.

Het is noodzakelijk de gemoederen dringend te bedaren. Voor de rechtbank raakt geen van beide partijen er nog wijs uit. De Belgische wet is niet aangepast. Het voorstel van de heer Grosjean is verdienstelijk.

Jaren aan een stuk kon men motorfietsen in België invoeren voor 1 800 frank het stuk zonder georganiseerde controle. Op een bepaald ogenblik heeft de Staat willen ingrijpen maar hij heeft dat op een slechte manier gedaan. Het koninklijk besluit van 6 augustus 1995 heeft onmiddellijk geleid tot protest bij de onafhankelijke invoerders.

Door ervan uit te gaan dat de wet aan hun wensen moest worden aangepast, werd uit het oog verloren dat er in dit land ook vertegenwoordigers van merken zijn en constructeurs en gemachtigden aan wie men wettelijk een taak heeft opgedragen die normaal door de Staat moet worden verricht.

F.E.B.I.A.C. stelt op drie punten verbeteringen voor die de zaken moeten verduidelijken.

Het wetsontwerp geeft een juridische grondslag aan de goedkeuring van een voertuig als alleenstaand geval op verzoek van de eigenaar ervan (het nieuwe vierde lid). F.E.B.I.A.C. stelt voor die bepaling aan te vullen met de definitie van een voertuig als alleenstaand geval: «Een voertuig wordt geacht een individueel voertuig te zijn wanneer het uit een derde land komt en niet overeenstemt met modellen in België gehomologeerd».

Deze toevoeging is nuttig want de huidige tekst zegt niets over wat men moet verstaan onder een dergelijk voertuig. De onafhankelijke invoerders krijgen voor een groot stuk genoegdoening: een voertuig mag worden voorgesteld door de eigenaar ervan, die niet langer een particulier moet zijn. De onafhankelijke handelaars kunnen zich dus aandienen als eigenaar.

F.E.B.I.A.C. wenst eveneens de tekst te wijzigen teneinde te preciseren dat het gaat om twee- of driewielige motorvoertuigen. Men is immers vergeten te preciseren dat het niet om andere voertuigen voor vervoer te land gaat (personenwagens, vrachtwagens, ...).

Een tweede opmerking van de heer Chantelot heeft betrekking op het probleem van de kosten verbonden aan de noodzakelijke controle. De F.E.B.I.A.C.-leden hanteren prijzen van 5 000 tot 9 000 frank, terwijl de Staat een prijs van 15 000 frank hanteert. De voorzitter van de Raad voor de Mededinging heeft gemeend dat het voorlopig misschien beter was om in afwachting van de wet de tarieven toe te passen die gebruikelijk waren vóór het koninklijk besluit van 6 april 1995, wat betekent dat de prijs varieert volgens het merk. De voorzitter heeft ook de praktijken van sommigen gelaakt die gepoogd hadden de prijs van 5 000 frank te verhogen tot 10 000 frank.

De indiener van het wetsvoorstel, dat het voorliggende wetsontwerp geworden is, werd slecht voorgelicht; men poogt immers de kostprijs van de noodzakelijke verrichtingen op te nemen in een wet.

Die kostprijs mag niet hoger zijn dan 4 000 frank, alle kosten en taksen inbegrepen. Over welke verrichtingen gaat het? Gaat het om louter administratieve verrichtingen, technische controles, ...?

Tarieven horen niet thuis in een wet maar wel in een uitvoeringsbesluit.

De herkomst van het bedrag van 4 000 frank is zeer duidelijk: de Europese Commissie heeft in 1988 beslist dat de totale kostprijs niet hoger mocht zijn dan 100 ecu (dat is het equivalent van 4 000 frank).

In dit wetsontwerp wentelt de Staat zijn werk af op de officiële invoerders wier natuurlijke en rechtmatige taak het is nieuwe motorfietsen te verkopen.

Het verschijnsel van de niet-officiële invoer is zo aanzienlijk geworden dat de F.E.B.I.A.C.-leden geconfronteerd worden met het rechtmatige verzoek om goedkeuringsattesten af te geven tegen een prijs die niet hoger mag zijn dan 4 000 frank.

Le secteur ne peut pas donner son accord puisqu'il ne peut pas consacrer son temps à l'homologation.

Ou bien l'État investit, s'équipe et fait tous ces opérations lui-même, ou bien on s'adresse aux importateurs officiels à un prix raisonnable et non pas à 4 000 francs si les frais réels dépassent 4 000 francs.

La F.E.B.I.A.C. propose d'ajouter un alinéa suivant à l'article 2, § 4, du projet de loi: «Le coût total des vérifications nécessaires effectuées par un constructeur ou son mandataire pour la certification de conformité d'un véhicule à moteurs à deux ou trois roues est fixé par le Roi.»

Selon M. Chantelot, l'arrêté royal avec les tarifs est déjà prêt!

— *—*

Le troisième point concerne les motos importées des autres États membres de l'Union européenne. Il s'agit de motos qui, provenant d'un autre pays européen, ont déjà un certificat d'homologation de ce pays européen. À la suite de la décision européenne, seule une vérification administrative s'impose encore en Belgique. Mais encore faut-il suivre les recommandations européennes qui disent qu'il s'agit de faciliter au maximum les immatriculations dans un État membre. Ceci fait que la F.E.B.I.A.C. propose d'insérer les mots «et sur présentation du certificat d'immatriculation de cet État» dans le § 6 de l'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985.

— *—*

On part du principe qu'un véhicule qui a été immatriculé dans un pays membre de l'Union européenne, a au moins subi un certain nombre de contrôles.

— *—*

*Exposé de M. Verriest,
Sales managers Two Wheelers Honda Belgium*

M. Verriest souligne tout d'abord que la F.E.B.I.A.C. estime que chacun a droit à sa place au soleil. C'est pourquoi elle souscrit à la proposition de loi de M. Grosjean, qui définit le cadre légal qui, à ce jour, faisait défaut.

La référence au nationalisme est dénuée de tout fondement: une multinationale ne saurait en effet opérer à l'échelon national!

Sa deuxième observation porte sur le caractère technique de la moto, lequel ne doit pas être sous-estimé. Du point de vue technique, la moto est en effet très complexe et même davantage que l'automobile. Les motos sportives affichent, toutes marques confondues, un rapport poids/prestation nettement supérieur à ce que l'on trouve chez les Porsche, les Ferrari et autres voitures sportives.

L'aspect sécurité est donc très important! Une modification minime au niveau des spécifications peut avoir d'importantes répercussions dans le domaine de la sécurité.

Dans ce cas, ce sont les constructeurs qui sont responsables de la sécurité. Il est donc difficile de les obliger à agréer des motos sur la base d'un dossier.

— *—*

En troisième lieu, M. Verriest souligne qu'en tout état de cause, le projet de loi à l'examen doit être amélioré. Certaines données telles que le prix, doivent en outre être fixées par arrêté royal et non par une loi.

M. Verriest souligne enfin que les prix qui sont actuellement facturés par les importateurs officiels peuvent être justifiés intégralement.

— *—*

3. Échange de vues

— *—*

Un membre souhaite avoir des informations quantitatives sur l'homologation des motos. Quelle est l'évolution des différentes

De sector kan het hier niet mee eens zijn aangezien hij niet al zijn tijd kan steken in de goedkeuring.

Ofwel investeert de Staat, zorgt hij voor de nodige installaties en doet hij alle verrichtingen zelf, ofwel wendt men zich tot officiële invoerders tegen een redelijke prijs en niet tegen de prijs van 4 000 frank indien de werkelijke kosten hoger liggen dan 4 000 frank.

F.E.B.I.A.C. stelt voor artikel 2, § 4, van het wetsontwerp aan te vullen met het volgende lid: «De totale kostprijs van het noodzakelijke nazicht door een constructeur of zijn gemachtigde voor het verifiëren van de gelijkvormigheid van een twee- of driewielig motorvoertuig wordt door de Koning vastgesteld.»

Volgens de heer Chantelot is het koninklijk besluit waarin de tarieven zijn opgenomen reeds klaar!

Het derde punt heeft betrekking op de motorfietsen die zijn ingevoerd uit de andere Lid-Staten van de Europese Unie. Het gaat om motorfietsen die uit een ander Europees land komen en waarvoor in dat land reeds een gelijkvormigheidsattest werd afgegeven. Overeenkomstig de Europese beslissing is in België alleen nog een administratief nazicht verplicht. Daarenboven moet ook rekening gehouden worden met de Europese aanbevelingen volgens welke de inschrijvingen in een Lid-Staat maximaal vereenvoudigd moeten worden. Daarom stelt F.E.B.I.A.C. voor artikel 1, § 6, van de wet van 21 juni 1985 aan te vullen met de woorden «en op voorlegging van het inschrijvingsbewijs van die Staat».

Men gaat uit van het principe dat een voertuig dat in een Lid-Staat van de Europese Unie is ingeschreven, ten minste op een aantal punten gecontroleerd is.

— *—*

*Uiteenzetting door
de heer Verriest, Sales Manager Two Wheelers Honda Belgium*

De heer Verriest onderstreept vooreerst dat F.E.B.I.A.C. ieder-een een plaats onder de zon gunt. Zo is F.E.B.I.A.C. ook voorstander van het wetsvoorstel van de heer Grosjean dat de wettelijke context die tot op heden ontbrak, regelt.

Het verwijt van nationalisme steunt op geen enkele grond: een multinationale firma kan immers niet nationaal werken!

Een tweede opmerking betreft de techniciteit van de moto die niet onderschat mag worden. Op technisch vlak is een motorfiets een zeer complex gegeven, zelfs complexer dan een auto. Elke sportieve motorfiets, van welk merk ook, heeft een verhouding gewicht/prestatie die ver uitstijgt boven de verhouding van elke Porsche, Ferrari of andere sportieve auto.

— *—*

Het aspect veiligheid is dan ook zéér belangrijk! Een kleine verandering in specificiteit kan grote gevolgen hebben op het vlak van de veiligheid.

De constructeur is in dit geval verantwoordelijk en aansprakelijk voor deze veiligheid. Het is bijgevolg vrij moeilijk om op te leggen dat de constructeurs op basis van papier motorfietsen moeten aanvaarden.

Als derde punt stipt de heer Verriest aan dat in ieder geval het voorliggende wetsontwerp moet worden verbeterd. Ook moeten een aantal gegevens, zoals de prijs, door een koninklijk besluit en niet door de wet worden vastgelegd.

De heer Verriest onderstreept ten slotte dat de huidige prijzen die worden aangerekend door de officiële invoerders, volledig verantwoord kunnen worden.

— *—*

3. Gedachtenwisseling

— *—*

Een lid wil cijfergegevens over de homologatie van motorfietsen. Wat is de ontwikkeling in de verschillende categorieën

catégories de motos qui sont enregistrées en Belgique? Quelle partie passe par les importateurs officiels, par les particuliers ou par les importateurs indépendants?

Un membre désire savoir comment s'effectue l'agrément d'un véhicule qui a été importé sur le marché parallèle.

M. Verriest déclare que chacun est libre de s'adresser soit aux importateurs officiels, soit à l'État. La plupart des acheteurs s'adressent toutefois aux importateurs officiels parce que leurs prix sont inférieurs à ceux que pratiquent l'État. On peut difficilement reprocher à la F.E.B.I.A.C. que les prix de l'État soient trop élevés.

M. Goossens renvoie à l'article 3, § 3, qui dispose que: «Le ministre des Communications ou son délégué peut, à titre exceptionnel, autoriser l'agrément et la mise en circulation d'un véhicule à titre isolé selon la procédure et les conditions d'agrément qu'il détermine. Une telle autorisation ne peut être accordée que moyennant la preuve par le demandeur que:

a) soit la procédure d'agrément visée aux articles 3 à 7 du présent arrêté n'est pas réalisable et qu'il s'agit d'un véhicule destiné à son usage personnel;

b) soit le véhicule est importé à l'occasion d'un déménagement par une personne qui, ayant été établie à l'étranger, s'établit soit temporairement, soit définitivement en Belgique.»

Cet article n'a pas été modifié par l'arrêté royal du 6 avril 1995.

En ce qui concerne la manière dont l'agrément d'une moto importée en parallèle est effectué concrètement, M. Goossens souligne que la procédure est très lourde.

Les importateurs agréés de motos ont commencé à refuser des motocyclettes sur la base de certains numéros, ce qui a incité l'A.C.I.M., deux jours après la date où la nouvelle réglementation devait entrer en vigueur, à engager une procédure au tribunal de commerce de Termonde. Le président a prononcé une série de condamnations. L'une d'elle interdisait de refuser un certificat de conformité lorsque la pièce est conforme au dessin qui est joint au P.V.A., mais que l'appellation du type est légèrement différente.

Aujourd'hui, Honda délivre des certificats de conformité qui, au verso, portent la mention suivante apposée au moyen d'un cachet: «Cette motocyclette est conforme au P.V.A. si l'on modifie les éléments suivants: carburateur et échappement. Voir communication en annexe.»

La communication en annexe se réfère directement au jugement du président du tribunal de commerce.

Comment un importateur indépendant de motos peut-il vendre de tels certificats de conformité à ses clients? Il est manifeste que le juge doit intervenir pour harmoniser quelque peu la procédure.

Depuis un an et demi environ, les importateurs de motos indépendants s'efforcent d'exercer leurs activités normalement. Malgré leurs efforts, ils perdent une part appréciable de leur chiffre d'affaires parce qu'ils ne sont pas en mesure d'obtenir les documents nécessaires. Leurs demandes sont rejetées et, ce dans certains cas, uniquement parce qu'un carburateur de type identique porte un autre numéro. Cette situation s'est prolongée jusqu'à l'intervention du président du tribunal de commerce de Termonde.

Il est donc évident que les importateurs officiels n'accordent pas «sa place au soleil» à chacun. Il est indispensable qu'ils changent de mentalité et cessent de se référer au «fléau des importations sur le marché gris».

motorfietsen die in België zijn geregistreerd? Hoeveel worden er ingevoerd door de officiële importeurs, door particulieren of door onafhankelijke importeurs?

Een lid wenst te weten hoe de goedkeuring van een parallel geïmporteerd voertuig nu verloopt.

De heer Verriest verklaart dat het eender wie vrij staat om zich te richten tot de officiële invoerders of tot de Staat. De meesten wenden zich tot de officiële invoerders omdat de kosten er lager zijn dan de kosten die de Staat aanrekent. Men kan F.E.B.I.A.C. moeilijk verwijten dat de prijzen van de Staat te hoog liggen.

De heer Goossens verwijst naar artikel 3, § 3, dat zegt: «De minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde kan bij wijze van uitzondering de goedkeuring en het in verkeer brengen van een voertuig als alleenstaand geval toelaten volgens de procedure en de goedkeuringsvoorwaarden die hij vaststelt. Dergelijke toelating mag slechts verleend worden mits de verzoeker kan bewijzen dat:

a) ofwel de in artikelen 3 tot 7 van dit besluit bedoelde goedkeuringsprocedure niet te verwezenlijken is en dat het een voor zijn persoonlijk gebruik bestemd voertuig geldt;

b) ofwel het voertuig werd ingevoerd ter gelegenheid van een verhuizing door een persoon die in het buitenland gevestigd was en die zich hetzij tijdelijk hetzij definitief in België vestigt.»

Dit artikel is niet gewijzigd door het koninklijk besluit van 6 april 1995.

Wat betreft de concrete wijze waarop een parallel ingevoerde motorfiets wordt goedgekeurd, onderstreept de heer Goossens dat dit een zeer zware en moeilijke weg is.

De erkende motorinvoerders zijn begonnen motorfietsen te weigeren omwille van bepaalde nummertjes. Hierdoor heeft de V.O.M.I., twee dagen nadat de nieuwe regeling in werking zou moeten treden, bij de Voorzitter van de rechtbank van Koophandel van Dendermonde een geding ingeleid. De voorzitter heeft een hele reeks veroordelingen uitgesproken. Eén van deze veroordelingen was dat men geen gelijkvormigheidsattest mocht weigeren wanneer het onderdeel in overeenstemming is met de tekening bij het P.V.G., maar de typebenaming een beetje verschillend is.

Het laatste gegeven is nu dat er gelijkvormigheidsattesten worden afgeleverd door Honda met op de achterzijde een stempel die vermeldt: «Deze motorfiets is conform aan het P.V.G. als volgende onderdelen worden gewijzigd: carburator en uitlaat. Zie mededeling in bijlage».

In de mededeling als bijlage wordt rechtstreeks verwezen naar de beslissing van de voorzitter van de Rechtbank van Koophandel.

Hoe kan een onafhankelijk motorinvoerder een zulkdanig gelijkvormigheidsattest verkopen aan zijn klanten? Blijkbaar moet de rechter tussen komen om de procedure enigszins gestroomlijnd te maken.

De onafhankelijke motorinvoerders pogen sinds ongeveer anderhalf jaar om hun activiteiten op een normale wijze uit te oefenen. Toch verliezen zij een aanzienlijk deel van hun omzet omdat zij niet in de mogelijkheid zijn om de nodige documenten te bemachtigen. Zij worden afgewezen, soms louter en alleen omdat er alleen een ander nummer op hetzelfde type van carburator was vermeld. Deze situatie heeft aangesleept tot de voorzitter van de rechtbank van Koophandel te Dendermonde is tussengekomen.

De officiële invoerders gunnen dus duidelijk niet «iedereen zijn plaats onder de zon». Wat vereist is, is een mentaliteitswijziging bij de officiële invoerders zodat zij niet langer refereren naar «de kwaal van de grijze import».

À partir du moment où l'on acceptera véritablement qu'il puisse y avoir une concurrence régulière, le problème disparaîtra et l'on pourra obtenir des homologations dans des délais brefs, avec délivrance des attestations nécessaires et à un prix raisonnable.

M. Chantelot ne peut pas accepter qu'au Sénat, on plaide l'affaire et critique la partie adverse, alors qu'on essaie de contribuer à l'amélioration d'un projet de loi.

Venir au Sénat avec les mêmes arguments que ceux qui ont été développés devant le tribunal de commerce, est inacceptable.

Les importateurs officiels sont venus au Sénat, animés de la meilleure volonté du monde, pour améliorer ensemble le texte légal sur trois points. Il n'y a donc pas à faire le procès les uns des autres.

En ce qui concerne la quantité de véhicules faisant l'objet d'une immatriculation, le représentant du ministre des Transports explique que sur base de données qui ont été confirmées par l'administration et par la F.E.B.I.A.C., pour l'année écoulée, un peu plus de 14 000 véhicules neufs et environ 44 000 véhicules d'occasion ont fait l'objet d'une immatriculation en Belgique. Au total, au maximum 60 000 véhicules.

La partie des véhicules neufs doit se répartir selon une proportion très évolutive entre les concessionnaires et les filières indépendantes.

De plus, il y a une évolution qui tient notamment compte de l'évolution des prix internationaux.

Il est très difficile de chiffrer la répartition entre les concessionnaires et les indépendants pour l'année 1995 puisque le commerce indépendant prétend avoir été fortement déstructuré. Il n'est pas évident pour l'administration de faire des distinctions selon l'origine commerciale des véhicules.

La situation actuelle est toujours celle de l'exclusivité de la certification de conformité pour les représentants officiels mandetés des constructeurs.

L'autre voie d'immatriculation ne passe plus par une procédure de certification, mais par une procédure d'homologation de P.V.A. à titre isolé qui correspond pour un véhicule à l'homologation générique au P.V.A. générique qu'obtient le constructeur lorsqu'il introduit un nouveau type de véhicule.

Il se réfère au texte du projet de loi. Le caractère exceptionnel du véhicule concerné par une procédure de P.V.A. à titre isolé, est le fait que ce véhicule est isolé. On ne peut pas imaginer qu'une procédure d'homologation d'un véhicule à titre isolé puisse jouer pour une série. Alors que l'homologation générique d'un véhicule type est précisément fait pour qu'en suite on n'ait plus qu'à certifier la conformité des séries (avec éventuellement des variantes) par rapport à ce type.

Un membre répète que sa question visait uniquement à apprendre comment un importateur indépendant pouvait, concrètement, mettre sur le marché une moto qu'il a acquise à l'étranger à un prix inférieur à celui qui est demandé par le constructeur en Belgique.

M. Meyers explique d'abord qu'en 1995, les importateurs parallèles disposaient encore des stocks importants homologués avant la publication de l'arrêté royal du 6 avril 1995, ce qui a permis de pouvoir continuer à vendre en 1995. Sur base de la comptabilité de l'A.C.I.M. (l'A.C.I.M. ne représentant malheureusement pas toutes les sociétés importantes parallèles), le pourcentage de l'importation indépendante de motos neuves s'élève à

Vanaf het ogenblik dat het voeren van concurrentie op een regelmatige wijze echt aanvaard wordt, zal er niet langer een probleem zijn en zal de homologatie op korte termijn gebeuren, met afgifte van de nodige attesten tegen een behoorlijke prijs.

De heer Chantelot kan niet aanvaarden dat in de Senaat als het ware een rechtsgeding wordt gevoerd waarbij de tegenpartij wordt aangevallen, terwijl het de bedoeling is een wetsontwerp te verbeteren.

Naar de Senaat komen met dezelfde argumenten als die welke werden aangevoerd voor de rechtbank van koophandel is onaanvaardbaar.

De officiële importeurs zijn met groot enthousiasme naar de Senaat gekomen, om samen de wettekst op drie punten te verbeteren. Het gaat dus niet op te handelen alsof men met elkaar in proces ligt.

Wat de hoeveelheid voertuigen betreft die worden ingeschreven, legt de vertegenwoordiger van de minister van Vervoer uit dat volgens gegevens die door de Administratie en door F.E.B.I.A.C. voor het afgelopen jaar werden bevestigd, iets meer dan 14 000 nieuwe voertuigen in België werden ingeschreven en ongeveer 44 000 tweedehandsvoertuigen. In totaal maximum 60 000 voertuigen.

Het deel van de nieuwe voertuigen moet volgens een zeer snel veranderende verhouding worden verdeeld over de concessiehouders en de onafhankelijke netwerken.

Voorts moet ook rekening worden gehouden met de ontwikkeling van de internationale prijzen.

Het is zeer moeilijk een cijfer te plakken op de verdeling tussen concessiehouders en zelfstandigen voor het jaar 1995, aangezien de zelfstandige handel beweert sterk ontregeld te zijn geweest. Het is niet vanzelfsprekend dat de Administratie een onderscheid kan maken naar de commerciële oorsprong van de voertuigen.

Bij de huidige toestand wordt nog steeds alleen een gelijkvormigheidsattest verstrekt aan de gevolmachtigde officiële vertegenwoordigers van de constructeurs.

De andere manier om aan een inschrijving te geraken geschiedt niet meer via een attest, maar via een homologatieprocedure van P.V.G.'s als alleenstaand geval, die voor een voertuig met generieke homologatie overeenstemt met de generieke P.V.G. die de constructeur krijgt wanneer hij een nieuw type voertuig introduceert.

Hij verwijst naar de tekst van het wetsontwerp. Het uitzonderlijke van een voertuig dat het voorwerp moet uitmaken van een procedure van P.V.G. als afzonderlijk geval, is dat het voertuig een afzonderlijk geval is. Men kan zich niet voorstellen dat een homologatieprocedure voor een voertuig als afzonderlijk geval ook geldt voor een serie. Terwijl de generieke homologatie van een typevoertuig juist ingesteld is om te voorkomen dat nadien de serie gelijkvormig moet worden verklaard (met eventuele varianten) met dit prototype.

Een lid herhaalt dat zijn vraag enkel de bedoeling heeft te vernemen hoe een onafhankelijke invoerder concreet een motorfiets op de markt kan brengen die hij in het buitenland heeft gekocht aan een lagere prijs dan de constructeur in België aanreikt.

De heer Meyers verklaart eerst dat in 1995 de parallelimporteurs nog met aanzienlijke gehomologeerde stocks zaten vóór de bekendmaking van het koninklijk besluit van 6 april 1995, waardoor zij nog konden blijven verkopen in 1995. Op basis van de comptabiliteit van V.O.M.I. (waarin jammer genoeg niet alle belangrijke parallelimporteurs vertegenwoordigd zijn) bedraagt het percentage van de onafhankelijke import van nieuwe motor-

25 p.c. du marché. Pour ce qui est des motos d'occasion importées — la plus grande partie de l'activité — le pourcentage doit atteindre 99 p.c.

En pratique, il faut savoir que la société sœur de, par exemple, Honda, vend, via des sociétés intermédiaires, des produits identiques neufs aux importateurs parallèles. Si on rentre dans ce débat commercial et quasi monopole de véhicules neufs en Belgique, il est certainement très simple pour les sociétés sœurs de s'entendre pour faire en sorte que les produits de l'une n'arrivent dans le marché de l'autre.

Les motos neuves sont munies en usine d'une plaquette d'identification sur laquelle apparaît le P.V.A. belge.

En ce qui concerne les motos d'occasion, les importateurs parallèles ont racheté des stocks de motos d'occasion en Espagne, en Italie ou ailleurs, qui, à l'époque, ont été exportées par les sociétés représentant le fabricant en Belgique.

Depuis la décision du président du tribunal de commerce de Termonde, les représentants mandatés par le fabricant sont dans l'obligation, à certaines conditions, de donner le certificat de conformité.

Dès lors, la situation semble légèrement être améliorée, mais est loin d'être parfaite parce que les membres de la F.E.B.I.A.C. sont sans doute un peu débordés vu les quantités dont les importateurs indépendants ont besoin pour l'homologation.

Cependant, la validation prévue dans le projet de loi permet certainement aux importateurs d'être un peu débarrassés de certains travaux.

Il faut savoir que dans certains États membres (comme la France par exemple), pour avoir un certificat d'homologation afin d'immatriculer le véhicule, les services officiels du ministère rendent une attestation selon laquelle le certificat de conformité belge serait suffisant pour pourvoir l'immatriculer. En France, la taxe pour cette attestation est de 200 FF.

Si la F.E.B.I.A.C. propose un amendement au projet de loi qui précise qu'il doit s'agir d'une moto homologuée et immatriculée dans un État membre, il faut savoir que dans certains pays, les taxes d'immatriculation ne sont pas récupérables, comme en Belgique. Il serait dommage d'imposer de payer des taxes d'immatriculation irrécupérables dans certains États membres.

Les taxes d'immatriculation s'élèvent à 12 p.c. voire 15 p.c. dans certains pays.

En ce qui concerne les motos provenant d'un pays non-européen, il faut savoir que les États-Unis ont estimé que les motos étaient tellement sûres qu'on peut même les conduire sans casque.

Un fabricant comme par exemple Honda, ne s'amuse pas à fabriquer des motos différentes d'un pays à l'autre pour le continent européen.

Selon le sous-traitant, on change parfois certains numéros mais la qualité du produit ne change pas.

Un membre demande le texte de la décision prise par le président du Conseil de la concurrence et le jugement du tribunal de commerce de Termonde. Ces textes sont joints au présent rapport.

M. Fabry conclut que F.E.B.I.A.C. ne souhaite pas entrer dans le débat commercial qui concerne uniquement les membres individuels. La F.E.B.I.A.C. s'est exclusivement basée sur des lois, des directives européennes et des interprétations des directives européennes.

fietsen 25 pct. van de markt. Voor geïmporteerde tweedehands-motorfietsen — het grootste deel van de bedrijvigheid — moet het percentage 99 pct. bedragen.

In de praktijk is het zo dat de zusterverenning van bijvoorbeeld Honda via tussenhandelaren identieke nieuwe produkten verkoopt aan de parallelimporteurs. Indien men in de commerciële en bijna monopolistische wereld van nieuwe voertuigen in België binnentreedt, is het ongetwijfeld zeer eenvoudig voor de zusterverenningen om afspraken te maken zodat de produkten van de ene niet in het marktsegment van de andere binnenkomen.

De nieuwe motorfietsen krijgen in de fabriek een identificatieplaatje waarop het Belgische P.V.G. staat.

Wat de tweedehandsmotorfietsen betreft, hebben de parallelimporteurs voorraden tweedehandsbromfietsen in Spanje, Italië of elders aangekocht die destijds waren uitgevoerd door verenningen die in België de fabrikant vertegenwoordigen.

Sedert de beslissing van de voorzitter van de rechtbank van koophandel van Dendermonde, hebben de gevolmachtigde vertegenwoordigers van de fabrikant de plicht om onder bepaalde voorwaarden het gelijkvormigheidsattest te verstrekken.

Sedertdien lijkt de toestand lichtjes te zijn verbeterd, maar is hij nog verre van perfect omdat de leden van F.E.B.I.A.C. ongetwijfeld met werk overstelpt zijn gelet op de grote hoeveelheden die de onafhankelijke importeurs gehomologeerd willen zien.

De in het wetsontwerp voorziene validering brengt ongetwijfeld mee dat de importeurs van heel wat werk verlost zijn.

Men moet weten dat in sommige Lid-Staten (zoals bijvoorbeeld Frankrijk), de officiële diensten van het ministerie, met het oog op het verkrijgen van een homologatie om het voertuig te kunnen inschrijven, een attest afgeven inhoudende dat het Belgische gelijkvormigheidsattest voldoende is om het voertuig te kunnen inschrijven. In Frankrijk bedraagt de taks voor een dergelijk attest 200 FF.

Als F.E.B.I.A.C. een amendement voorstelt op het wetsontwerp waarin staat dat het om een gehomologeerde en in een Lid-Staat ingeschreven motorfiets moet gaan, moet voor ogen worden gehouden dat in sommige landen de inschrijvingstaks niet terugvorderbaar is zoals in België wel het geval is. Het zou jammer zijn dat in sommige Lid-Staten niet terugvorderbare inschrijvings-taksen worden opgelegd.

De inschrijvingstaks bedraagt in sommige landen 12 tot zelfs 15 pct.

Wat de motorfietsen afkomstig uit niet-Europese landen betreft, moet worden bedacht dat de Verenigde Staten van oordeel waren dat de motorfietsen zodanig veilig waren dat men zelfs geen helm hoefde te dragen om ermee te rijden.

Een fabrikant als bijvoorbeeld Honda houdt zich niet bezig met het vervaardigen van verschillende soorten motorfietsen voor de verschillende landen van het Europese vasteland.

Volgens de verkoper werden de nummers soms gewijzigd maar aan de kwaliteit van het produkt verandert er niets.

Een lid vraagt naar de tekst van de beslissing genomen door de voorzitter van de Raad voor de Mededinging en het vonnis van de rechtbank van koophandel te Dendermonde. Deze teksten worden bij dit verslag gevoegd.

De heer Fabry besluit dat F.E.B.I.A.C. niet wil meedoen aan het commercieel debat dat alleen de individuele leden betreft. F.E.B.I.A.C. niet wil meedoen aan het commercieel debat dat alleen de individuele leden betreft. F.E.B.I.A.C. heeft zich uitsluitend gebaseerd op de wetten, de Europese richtlijnen en de uitlegging van deze Europese richtlijnen.

Ensuite, M. Fabry se réfère aux corrections que la F.E.B.I.A.C. propose au projet de loi à l’examen.

Pour en être en conformité avec la directive européenne de 1992 et la note interprétative de fin 1995, les différentes possibilités pour faire entrer une moto en Belgique sont:

— ou bien la moto est accompagnée d’un certificat de conformité, émis par un des pays européens. Dans ce cas, la moto doit passer par le constructeur officiel qui délivre l’attestation de conformité équivalente pour pouvoir rouler en Belgique. Certains pays de l’Union européenne n’ont pas de système de certificat de conformité (par exemple: l’Angleterre);

— ou bien la moto entre avec un certificat de conformité, accompagné d’un certificat d’immatriculation; on peut considérer que la moto a passé tous les stades du contrôle de sécurité;

— ou bien la moto entre sans un certificat de conformité: elle doit passer par la filière de l’importateur officiel qui assume — en dehors des aspects commerciaux — la responsabilité du produit.

M. Goossens aimerait souligner deux points. Les arguments invoqués en matière de garantie et de responsabilité du produit ne sont pas pertinents pour la discussion qui nous occupe. Le principe de la responsabilité du produit n’a de sens que dans un système de vente. Si un cyclomoteur est acheté à l’étranger (par exemple aux États-Unis) et est importé en Belgique par une autre personne que l’importateur officiel belge, ce dernier n’est pas non plus responsable.

Il reste la garantie d’usine: un cyclomoteur acheté dans l’Union européenne, assorti d’un certificat de garantie délivré par un distributeur officiel, bénéficie de la garantie d’usine. Cette garantie n’a cependant rien à voir avec l’homologation, qui atteste que le cyclomoteur est conforme à la réglementation technique.

En deuxième lieu, M. Goossens aborde, dans son exposé, la réglementation européenne. Il n’existe effectivement pas de procédure d’agrément européenne pour les cyclomoteurs, mais l’arrêt «Cassis de Dijon» se fonde précisément sur cette lacune. Les autorités nationales continuent dès lors à être compétentes pour régler cette matière.

Avant l’arrêt royal de 1995, quelques cyclomoteurs circulaient effectivement sans être assorti d’un certificat de conformité; l’A.C.I.M. s’est toutefois élevée contre ce genre de pratiques de vendeurs malhonnêtes.

Depuis des années, les membres de l’A.C.I.M. ne vendent que des cyclomoteurs assortis d’un certificat de conformité.

Les membres de l’A.C.I.M. sont tout à fait d’accord avec le système de la vignette de conformité, qui permet à la D.I.V. (Direction de l’Immatriculation des Véhicules) de vérifier si le cyclomoteur est ou non homologué.

M. Goossens conclut en soulignant l’urgence. Si l’on n’arrive pas à instaurer une réglementation définitive, les membres de l’A.C.I.M. essuieront un sérieux revers qui verra une baisse spectaculaire de leur chiffre d’affaires. La proposition de loi Grosjean est arrivée à point nommé.

Le représentant du ministre des Transports souhaite encore ajouter quelques informations complémentaires.

La situation juridique héritée de l’encadrement européen est celle de la directive de juin 1992 qui est applicable depuis 1994.

Le problème est que la directive est venue en parallèle avec les directives qui sont intervenues pour ces automobiles.

En matière d’automobiles, les procédures d’harmonisation européenne se sont faites par unification des normes.

Vervolgens verwijst de heer Fabry naar de verbeteringen die F.E.B.I.A.C. voorstelt voor het voorliggende wetsontwerp.

Om te voldoen aan de Europese richtlijn van 1992 en de uitlegingsnota van eind 1995, zijn er verschillende mogelijkheden om een motorfiets in België in te voeren:

— er is een gelijkvormigheidsattest voor de motorfiets dat afgegeven is door een van de Europese landen. In dat geval moet de motorfiets bij de officiële constructeur langs die een gelijkwaardig gelijkvormigheidsattest afgeeft om in België te kunnen rijden. Sommige landen van de Europese Unie hebben nog geen gelijkvormigheidsattest (bijvoorbeeld Engeland);

— de motorfiets komt het land binnen met een gelijkvormigheidsattest en een inschrijvingsbewijs; dan wordt de motorfiets geacht alle stadia van de veiligheidscontrole te hebben doorlopen;

— de motorfiets komt binnen zonder gelijkvormigheidsattest: die moet naar het netwerk van de officiële importeur die — afgezien van de commerciële aspecten — de produktenaansprakelijkheid op zich neemt.

De heer Goossens wenst twee punten te onderstrepen. De argumenten met betrekking tot de waarborg en de produktenaansprakelijkheid zijn irrelevant in heel deze discussie. De produktenaansprakelijkheid is pas relevant in een verkoopsysteem. Indien een moto in het buitenland wordt gekocht (bijvoorbeeld in de Verenigde Staten) en de moto wordt in België binnengebracht door iemand anders dan de Belgische officiële invoerder, dan is die officiële invoerder ook niet aansprakelijk.

Wat blijft is de fabrieksgarantie: een motorfiets gekocht in de Europese Unie, met een garantiebewijs afgeleverd door een officiële verdeler, geniet van de fabrieksgarantie. Doch, deze garantie staat los van het probleem van de homologatie. dit is de conformiteit van de motorfiets met de technische reglementering.

Het tweede punt in de uiteenzetting van de heer Goossens betreft de Europese reglementering. Voor motorfietsen bestaat er inderdaad geen Europese goedkeuringsprocedure, doch het arrest «Cassis de Dijon» gaat precies uit van die lacune. Bijgevolg blijven de nationale overheden bevoegd om het probleem te reglementeren.

Vóór het koninklijk besluit van 1995 reden er inderdaad enkele motorfietsen rond zonder gelijkvormigheidsattest, doch de Vereniging van Onafhankelijke Motorinvoerders heeft tegen dergelijke malafide verkopers gereageerd.

Leden van de V.O.M.I. verkopen sinds jaren uitsluitend motorfietsen met gelijkvormigheidsattest.

De leden van de V.O.M.I. zijn volledig akkoord met het systeem van het gelijkvormigheidsattest zodat de D.I.V. (Dienst van Inschrijvingen van Voertuigen) kan nagaan of de motorfiets al dan niet gehomologeerd was.

Tot besluit wijst de heer Goossens op de hoogdringendheid. Indien er geen definitieve reglementering komt, zullen er zware klappen vallen voor de leden van de V.O.M.I. die hun omzet spectaculair zien dalen. Het wetsvoorstel-Grosjean is op het juiste moment gekomen.

De vertegenwoordiger van de minister van Verkeer wil er nog wat aanvullende informatie aan toevoegen.

De rechtstoestand krachtens communautair recht is die van de richtlijn van juni 1992, die sedert 1994 van toepassing is.

Het probleem is dat de richtlijn er is gekomen tegelijk met richtlijnen inzake auto’s.

Voor de auto’s is de Europese harmonisatie er gekomen via het eenmaken van normen.

En matière de véhicules à 2 ou 3 roues, la Commission européenne a proposé une directive qui se base sur la technique de l'équivalence, créant ainsi la dynamique nécessaire pour qu'une harmonisation intervienne en phase ultérieure.

Ce n'est qu'au début de cette année que l'on s'est rendu compte que la loi ne prévoyait pas certaines choses, telles que la possibilité pour le Roi de régler une homologation à titre isolé tant pour les automobiles que pour les cyclomoteurs.

Or, à partir du moment que la directive a établi une équivalence, il est normal que la Commission européenne considère l'équivalence nécessaire entre les certificats de conformité délivrés selon les législations nationales.

Le projet de loi à l'examen vise à régler le problème de la certification nationale d'un autre pays européen, à valider en Belgique.

Pour ce qui est de l'immatriculation, le ministre a expliqué à la commission de la Chambre, que, bien entendu, ce qui vaut pour une certification que l'administration validerait, vaut *a fortiori* pour un transfert d'immatriculation en cas de transfert de véhicule d'occasion.

Pour les motos d'occasion, l'administration a songé de mettre sur pied en Belgique le contrôle technique des véhicules qui ne sont pas neufs, et qui font l'objet soit d'un changement de propriétaire, soit d'une transformation essentielle.

Cela existe pour toutes les automobiles, mais pour les motos.

L'arrêté proposé par l'administration visait à créer un contrôle technique pour un certain nombre de motos qui faisaient l'objet d'échanges commerciaux.

Or, la Commission et la Cour de Justice ont, à plusieurs reprises, réaffirmé que l'on ne peut établir une procédure de contrôle technique de véhicule que si on l'applique à tous les véhicules.

Il est évident qu'un arrêté royal de cette nature en matière de véhicules à 2 ou 3 roues, demande une préparation importante et que les chaînes de contrôle des services des inspections techniques doivent aussi être vérifiées et certifiées sur le plan de sécurité.

Il était complètement impossible, par le biais d'un arrêté royal à prendre, devant permettre de faire face à une situation relativement récente, mais qui s'est très rapidement dégradée, de demander aux protagonistes d'attendre que l'administration ait eu l'occasion de présenter, avec toutes les parties, un arrêté royal sur la matière.

D'autre part, l'arrêté royal proposé par l'administration oubliait qu'il n'y avait pas de base légale à la délivrance d'un P.V.A. à titre isolé. Le projet à l'examen vise à combler cette lacune à la fois pour les automobilistes et pour les motos.

Le président remercie tous ceux qui ont participé à cette audition.

Op gebied van twee- of driewielige motorvoertuigen heeft de Europese Commissie een richtlijn voorgesteld gebaseerd op de techniek van de gelijkwaardigheid en zo de nodige randvoorwaarden geschapen voor een latere harmonisatie.

Pas bij het begin van dit jaar is men gaan beseffen dat de wet in een aantal zaken niet voorzag, zoals de mogelijkheid voor de Koning om een homologatie als afzonderlijk geval te regelen zowel voor auto's als voor motorfietsen.

Wanneer de richtlijn een gelijkwaardigheid vaststelt, is het normaal dat de Europese Commissie het nodig acht dat er gelijkwaardigheid is tussen de gelijkvormigheidsstaten die volgens de nationale wetgeving worden afgegeven.

Het voorliggende wetsontwerp wil het probleem regelen van de gelijkvormigheidsstaten van andere Europese landen die in België geldend moeten worden gemaakt.

Wat de inschrijving betreft, heeft de minister in de Kamercommissie uiteengezet dat wat geldt voor een door de administratie goedgekeurd attest, nog sterker geldt voor het goedkeuren van de inschrijving bij overdracht van een tweedehandsvoertuig.

Voor de tweedehandsmotorfietsen, heeft de administratie in België de technische controle willen regelen van voertuigen die niet nieuw zijn en van eigenaar veranderen of een ingrijpende wijziging ondergaan.

Dat bestaat voor auto's maar niet voor motorfietsen.

Het door de administratie voorgestelde besluit wou een technische controle instellen voor een aantal motorfietsen die verhandeld worden.

De Commissie en het Hof van Justitie hebben meermaals bevestigd dat men geen procedure voor de technische controle van een voertuig kan instellen tenzij men die op alle voertuigen van toepassing maakt.

Het spreekt vanzelf dat een soortgelijk koninklijk besluit voor twee- of driewielige motorvoertuigen veel voorbereiding vergt en dat de controleketens van de technische inspectiediensten ook worden gecontroleerd en goedgekeurd op gebied van veiligheid.

Het was geheel onmogelijk om, via een nog te nemen koninklijk besluit, ter oplossing van een relatief nieuwe maar zeer snel uit de hand gelopen toestand, de protagonisten te vragen te wachten tot de administratie de gelegenheid heeft gehad samen met alle partijen een daartoe strekkend koninklijk besluit voor te stellen.

Voorts was in het door de administratie voorgestelde koninklijk besluit vergeten dat er geen wettelijke grondslag is voor het afgeven van een P.V.G. als afzonderlijk geval. Het voorliggende ontwerp wil die lacune opvullen zowel voor de automobilisten als voor de motorfietsen.

De voorzitter dankt allen die aan deze hoorzitting hebben deelgenomen.

BIJLAGE 2

1. AVIS DU PROF. DELPÉRÉE AU PRÉSIDENT DU SÉNAT

25 juin 1996

(Original)

Le Sénat s'interroge sur les conditions dans lesquelles il est amené à examiner un projet 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».

Ce projet lui a été transmis, le 31 mai 1996, par la Chambre des représentants dans les conditions prescrites à l'article 78 de la Constitution (Doc. parl., Sénat, 1995-1996, n° 1-342/1). La date limite pour l'évocation était fixée au 17 juin. Cette procédure a été mise en œuvre en temps utile.

L'on relève, dans la présente consultation, les problèmes que suscite l'examen de ce projet de loi et les solutions qui peuvent leur être apportées.

I. Les problèmes

Cinq problèmes distincts liés aux développements de la procédure législative méritent d'être soulevés.

1. Le premier est un problème de confection de la loi, en général. Il revient à savoir si l'élaboration d'une loi sur le sujet précité n'est pas subordonnée à la réunion préalable d'une conférence interministérielle, en particulier celle des communications. Il revient également à se demander quelles sont les conséquences qui pourraient découler du non-accomplissement d'une telle formalité.

2. Le deuxième problème est un problème de confection de la loi, lorsque celle-ci résulte d'une initiative parlementaire. À supposer qu'une réponse affirmative ait été apportée à la première question, comment mettre en œuvre une telle procédure à l'occasion du dépôt ou de l'examen d'une proposition de loi? Si l'on aperçoit aisément les initiatives que le Gouvernement fédéral peut prendre avec ses partenaires régionaux à l'occasion de la préparation de l'un de ses projets, l'on conçoit moins facilement comment un parlementaire agissant isolément ou le Président de l'assemblée à laquelle il appartient pourrait prendre les mêmes initiatives à l'encontre d'équipes exécutives.

3. Un troisième problème ne peut être négligé. Il est lié aux conditions de délibération par la deuxième chambre d'une proposition d'origine parlementaire qui, à raison de la discussion et du vote qui sont intervenus à la Chambre des représentants et de sa transmission au Sénat, est devenue, au sens technique du terme, un projet de loi. À supposer qu'une procédure préalable eût dû être organisée et qu'elle ne l'a pas été, revient-il à la Chambre saisie en second de prendre les initiatives nécessaires aux fins de combler les lacunes de la procédure initiale? Quel peuvent être les effets d'une telle concertation? A-t-elle pour objet de couvrir les vices de la procédure ou faut-il considérer que la procédure est viciée *ab initio*?

4. Une quatrième question s'inscrit dans le prolongement de la troisième. Elle tient aux modes de délibération de la seconde chambre. À supposer que le Sénat considère qu'une procédure préalable de concertation eût dû avoir lieu et qu'il constate que cette formalité n'a pas été dûment accomplie, quelle attitude doit-

ANNEXE 2

1. ADVIES VAN PROF. F. DELPEREE AAN DE VOORZITTER VAN DE SENAAT

25 juni 1996

(Vertaling)

De Senaat stelt zich vragen over de voorwaarden waaronder hij het wetsontwerp «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» moet onderzoeken.

Dit ontwerp werd hem op 31 mei 1996 overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers overeenkomstig het bepaalde in artikel 78 van de Grondwet (Gedr. St. Senaat, 1995-1996, nr. 1-342/1). De uiterste datum voor evocatie was 17 juni. Deze procedure werd dus op tijd ingesteld.

In dit advies bespreken wij de problemen die bij het onderzoek van dit wetsontwerp zijn gerezen en de oplossingen die daaraan kunnen worden gegeven.

I. De problemen

Vijf problemen die te maken hebben met het verloop van de wetgevingsprocedure verdienen aandacht.

1. Het eerste is een probleem in verband met de totstandkoming van de wet in het algemeen. Vraag is of het totstandkomingsproces van een wet betreffende het voormelde onderwerp niet moet worden voorafgegaan door een interministeriële conferentie, vooral van de ministers van Verkeerswezen. Ook moet men zich afvragen welke gevolgen zouden kunnen voortvloeien uit het feit dat aan die vormvereiste niet is voldaan.

2. Het tweede probleem betreft de totstandkoming van een wet wanneer die het resultaat is van een parlementair initiatief. Gesteld dat de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, hoe moet dan een dergelijke procedure ten uitvoer worden gelegd naar aanleiding van de indiening of het onderzoek van een wetsvoorstel? Kan men zich goed voorstellen welke initiatieven de Federale Regering zou kunnen nemen met haar gewestpartners ter voorbereiding van een van haar ontwerpen, minder duidelijk is of een alleen handelend parlamentslid of de voorzitter van de assemblée waartoe dat lid behoort, dezelfde initiatieven zou kunnen nemen ten aanzien van de onderscheiden regeringen.

3. Er is een derde probleem waaraan niet mag worden voorbijgegaan. Het heeft te maken met de voorwaarden waaronder de Senaat een van de Kamer van volksvertegenwoordigers afkomstig voorstel behandelt dat tengevolge van de bespreking en de stemming in de Kamer en de overzending aan de Senaat, in de technische zin van het woord een wetsontwerp is geworden. Gesteld dat een voorafgaande procedure had moeten plaatsvinden en zulks niet is gebeurd, moet dan de Kamer die het voorstel een tweede keer moet behandelen de nodige initiatieven nemen om de tekortkomingen van de eerste behandeling weg te werken? Wat zijn de mogelijke gevolgen van een dergelijk overleg? Heeft dit tot doel de gebreken van de procedure weg te werken of moet worden gesteld dat de procedure *ab initio* ongeldig is?

4. De vierde vraag sluit aan bij de derde. Ze heeft te maken met de wijze van beraadslagen en besluiten van de tweede behandelende kamer. Vooropgesteld dat de Senaat van oordeel is dat een voorafgaande overlegprocedure had moeten plaatsvinden en vaststelt dat aan dit vormvereiste niet naar behoren is voldaan,

il adopter? Lui revient-il, puisqu'il est saisi d'un texte qui a déjà été voté, de l'amender en conséquence? Convient-il plutôt qu'il constate, mais de quelle manière?, que le projet dont il s'est saisi par le mécanisme de l'« évocation » s'expose à des critiques graves de constitutionnalité? Quels sont les effets qui s'attachent à ces interventions?

Dernière question. Elle est d'ordre institutionnel. Quelle autorité, autre que les assemblées parlementaires elles-mêmes, pourrait connaître des vices de procédure constitutionnelle qui, par hypothèse, auraient été commis? Les institutions chargées du contrôle préventif et répressif de constitutionnalité des lois pourraient-elles intervenir à ce propos? La commission de concertation entre la Chambre des représentants et le Sénat pourrait-elle se saisir de cette question? D'autres formes de dialogue entre les assemblées parlementaires sont-elles concevables? L'on sera attentif à cet égard aux nouvelles données du bicaméralisme virtuel, tel que l'aménage la Constitution du 17 février 1994.

II. Les solutions

Compte tenu de l'urgence dans laquelle la présente consultation est sollicitée, l'on s'attache brièvement à résoudre les cinq problèmes qui viennent d'être recensés.

1. La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée notamment par la loi du 8 août 1993, précise, en son article 6, § 4, 3^o que « les Gouvernements » de région « seront associés »... « à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports ». Elle prescrit également que ces Gouvernements soient associés à l'élaboration des « prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport ».

Tel est bien l'objet du projet transmis au Sénat.

Comme l'indiquent, on ne peut plus clairement, l'intitulé de la loi en projet ainsi que la formulation de son article 2, les nouvelles dispositions visent à modifier la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doit répondre tout véhicule de transport par terre. Elles entendent notamment préciser les conditions techniques, les procédures administratives et les modalités de contrôle selon lesquelles le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions octroie un agrément exceptionnel pour un véhicule isolé.

Comme l'a relevé le Conseil d'État, dans ses avis L.24.827/9 et L.24.828/9 du 1^{er} avril 1996 sur une proposition de loi « autorisant explicitement l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou non d'agents qualifiés et organisant leur utilisation efficace en vue de la régulation de la circulation routière et de la détection des infractions au code de la route » (Doc. Parl. Ch. Rep., n^o 577/1 - 95/96 p. 10), l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles prescrit que les Gouvernements régionaux soient associés à l'élaboration d'une telle loi.

Le Conseil d'État ajoute que « la procédure d'association (doit) avoir lieu à un moment utile, c'est-à-dire à un stade d'élaboration de la loi qui ne réduise pas cette association à une simple formalité ».

welk standpunt moet hij dan innemen? Moet de Senaat, aangezien hij een reeds aangenomen tekst voorgelegd krijgt, die tekst dienovereenkomstig amenderen? Wordt er overeengekomen veeleer dan vastgesteld — maar op welke manier dan? — dat het ontwerp dat hij heeft geëvoceerd, ernstige kritiek op het stuk van de grondwettigheid uitlokt? Wat zijn de gevolgen van zijn handelingen?

De laatste vraag is van institutionele aard. Welke gezagsinstantie, naast de parlementaire assemblées zelf, is bevoegd voor eventuele gebreken op het gebied van de grondwettigheid? Kunnen de organen belast met de toetsing vooraf of de toetsing achteraf van de grondwettigheid van wetten hier optreden? Kan de overlegcommissie tussen de Kamer van volksvertegenwoordigers en de Senaat zich over deze vraag buigen? Zijn andere vormen van dialoog tussen de parlementaire assemblées denkbaar? In dit verband moet worden gelet op de nieuwe regeling van het partiële bicameralisme, zoals ingesteld bij de grondwetswijziging van 17 februari 1994.

II. Oplossingen

Aangezien voor dit advies spoed vereist was, schenken wij slechts kort aandacht aan de oplossing van de vijf hiervoor opgenoemde problemen.

1. De bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1993, stelt in artikel 6, § 4, 3^o, dat de « regeringen » van de gewesten « worden betrokken bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer ». Die wet schrijft eveneens voor dat de Gewestregeringen moeten worden betrokken bij het ontwerpen van de « technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen ».

Dat is het voorwerp van het aan de Senaat overgezonden ontwerp.

Zoals overduidelijk blijkt uit het opschrift van de ontworpen wet alsmede uit de formulering van artikel 2, strekken de nieuwe bepalingen tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land moet voldoen. Zij hebben met name tot doel een nadere omschrijving te geven van de technische voorwaarden, de administratieve procedures en de controleprocedures aan de hand waarvan de minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, een uitzonderlijke goedkeuring kan verlenen voor « een voertuig als alleenstaand geval ».

Zoals de Raad van State heeft opgemerkt in zijn advies L.24.827/9 en L.24.828/9 van 1 april 1996 over een voorstel van wet « betreffende de expliciete wettelijke erkenning van bemande en onbemande automatisch werkende toestellen en betreffende het efficiënte gebruik ervan bij de regeling van het wegverkeer en bij de controle van de verkeersmiddelen » (Gedr. St. Kamer, nr. 577/1 - 95/96, blz. 10), schrijft artikel 6, § 4, 3^o van de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen voor dat de Gewestregeringen moeten worden betrokken bij het ontwerpen van een dergelijke wet.

De Raad van State voegt eraan toe dat « de procedure om de gewestexecutieven te betrekken op een dienstig ogenblik haar beloop moet hebben, namelijk in een stadium van het ontwerpen van de wet waarin het betrekken van de gewestexecutieven niet tot een loutere formaliteit verwordt ».

Ces avis ont été rendus par la IX^e chambre de la section de législation à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir.

Si cette procédure d'association n'a pas eu lieu, il faut considérer que la loi votée dans ces conditions est affectée d'un vice grave de constitutionnalité. L'on sait en effet que l'article 124*bis* de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, inséré par l'article 68 de la loi du 16 janvier 1989, établit que les règles de concertation avec les Gouvernements communautaires et régionaux — mais aussi d'association, de transmission d'informations, d'avis, d'avis conformes, d'accords, d'accords communs et de propositions — doivent être assimilées à des règles établies par la Constitution « pour déterminer les compétences respectives de l'État, des communautés et des régions ». En cas de manquement à ces dispositions, il appartient à la Cour d'arbitrage, pour autant qu'elle ait été saisie à cet effet, d'annuler la loi adoptée dans ces conditions ou d'en constater l'inconstitutionnalité.

L'on ne saurait donc ignorer les conséquences graves qui s'attachent au non-accomplissement de la procédure prescrite par la loi spéciale de réformes institutionnelles.

2. Une difficulté surgit lorsque la loi en question résulte, comme c'est le cas en l'espèce, d'une initiative parlementaire.

Comme l'a relevé fort pertinemment le Conseil d'État dans son avis du 3 octobre 1990, l'association présente quelques difficultés lorsque l'oeuvre de confection de la loi est déclenchée à l'initiative d'un membre d'une assemblée législative». Certains soutiendront même que la concertation n'est pas possible dans ces conditions et qu'« à l'impossible nus n'est tenu... ».

Faut-il aller jusqu'à considérer que l'association ne serait pas prescrite en l'occurrence et qu'elle serait, en quelque sorte, « réservée aux modes d'élaboration qui découlent d'une initiative gouvernementale »? Selon le Conseil d'État, « cette prétention serait justifiée. Elle ne s'autoriserait d'aucune disposition de texte. Elle s'inscrirait en violation de l'article 27 (ancien) de la Constitution qui, s'il permet de recourir à deux formes distinctes d'initiative, requiert un mode identique d'élaboration de la loi ».

Plus grave encore, selon le Conseil d'État: cette façon d'agir « permettrait aussi, via l'initiative parlementaire, de passer outre à l'obligation inscrite dans la loi spéciale de réformes institutionnelles d'associer, dans les cas qu'elle détermine, les Exécutifs régionaux à la confection de la loi. De ce point de vue, elle méconnaîtrait la répartition des compétences au sens des articles 1^{er}, 26, § 1^{er}, et 124*bis* de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage ».

Le Conseil d'État est conscient néanmoins des difficultés pratiques de la règle qu'il impose. « Il convient... de souligner que l'article 6, § 4, 3^o de la loi spéciale de réformes institutionnelles ne requiert pas que les Exécutifs régionaux soient associés, dans les domaines qu'elle détermine, à l'initiative de la loi; elle prescrit seulement qu'ils le soient à son « élaboration » et ne préjuge donc pas le moment où la procédure d'association sera mise en oeuvre. Il revient à l'assemblée saisie d'une proposition dont l'objet est visé par la disposition qui vient d'être rappelée de concevoir les techniques appropriées pour associer les Exécutifs régionaux à l'élaboration de la loi proposée ».

Deze adviezen werden uitgebracht door de IXe kamer van de afdeling wetgeving waartoe ik behoer.

Zijn de gewestregeringen niet bij de gang van zaken betrokken, dan vertoont de wet die in die omstandigheden is aangenomen een ernstige leemte op gebied van de grondwettigheid. Immers, artikel 124*bis* van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, ingevoegd bij artikel 68 van de wet van 16 januari 1989, bepaalt dat de regels in verband met het overleg met de gemeenschaps- en gewestregeringen — maar ook wat betreft de betrokkenheid, het geven van inlichtingen, de adviezen, de eensluidende adviezen, de akkoorden, de onderlinge overeenstemming (cA.V.) en de voorstellen — moeten worden beschouwd als regels door de Grondwet vastgesteld « voor het bepalen van de onderscheiden bevoegdheid van de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten ». Worden die bepalingen niet nageleefd, dan staat het aan het Arbitragehof, voor zover dit met dat doel is geadieerd, om de in die omstandigheden aangenomen wet te vernietigen of vast te stellen dat zij ongrondwettig is.

Men moet dus acht slaan op de ernstige gevolgen verbonden aan het niet naleven van de procedure voorgeschreven door de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

2. Een moeilijkheid rijst wanneer het initiatief voor de betrokken wet, zoals in dit geval, van het parlement uitgaat.

Zoals de Raad van State zeer terecht heeft opgemerkt in zijn advies van 3 oktober 1990, levert het betrekken van de gewestregeringen enkele moeilijkheden op « wanneer de wet tot stand komt op initiatief van een lid van een wetgevende vergadering ». Sommigen zullen staande houden dat het overleg in die omstandigheden niet mogelijk is en dat « niemand geacht wordt het onmogelijke te doen ».

Betekent dit dat de betrokkenheid in dit geval niet is voorgeschreven en dat zij tot op zekere hoogte « alleen zou gelden voor de wijzen van ontwerpen op initiatief van de Regering »? Volgens de Raad van State « zou een dergelijk standpunt onterecht zijn. Het zou in geen enkele bepaling van een tekst steun vinden en een schending inhouden van artikel 27 van de Grondwet, dat weliswaar twee verschillende vormen van initiatief toestaat, doch vereist dat de wet op dezelfde wijze wordt ontworpen ».

Wat erger is volgens de Raad van State, is dat « een zodanig standpunt het, via het parlementaire initiatief, ook mogelijk zou maken om voorbij te gaan aan de verplichting, die in de bijzondere wet tot hervorming der instellingen is ingeschreven, om de Gewestexecutieven in de gevallen die deze wet bepaalt, bij het maken van de wet te betrekken. Uit dit oogpunt zou dat standpunt een regel betreffende de verdeling van de bevoegdheden in de zin van de artikelen 1, 26, § 1, en 124*bis* van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, niet in acht nemen ».

De Raad van State onderkent evenwel de praktische moeilijkheden die hierbij opduiken. « Er behoort (...) te worden beklemtoond dat artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen niet vereist dat de Gewestexecutieven, op de terreinen die het bepaalt, worden betrokken bij het initiatief om een wet te maken; het schrijft alleen voor dat ze moeten worden betrokken bij het « ontwerpen » ervan en zegt dus niets over het tijdstip waarop de procedure om de Executieven te betrekken wordt toegepast. De vergadering die geadieerd is ter zake van een voorstel over een onderwerp bedoeld in de zoëven in herinnering gebrachte bepaling, heeft tot taak de gepaste methoden uit te denken om de Gewestexecutieven bij het ontwerpen van de voorgestelde wet te betrekken ».

L’observation date du 3 octobre 1990 (1). L’on peut considérer qu’elle a été suivie d’effet.

L’avertissement donné par la section de législation a été pris en compte par la loi spéciale du 16 juillet 1993 qui modifie, sur ce point, la loi spéciale de réformes institutionnelles (art. 6, § 8). Cette dernière disposition précise, en effet, que «si une proposition de loi, de décret ou d’ordonnance concerne une matière visée aux §§ 2, *2bis*, 3, *3bis*, 4, 5 et à l’article 11, alinéa 2, la concertation, l’association ou la procédure d’avis de l’autorité fédérale et des Gouvernements de communauté ou de région concernés a lieu selon les règles prévues par le règlement de la chambre législative ou du conseil devant laquelle ou devant lequel la proposition de loi, de décret ou d’ordonnance est déposée».

Il convient, cependant, de préciser qu’à notre connaissance l’invitation formulée par le Conseil d’État et répercutée par le législateur de 1993 n’a pas, jusqu’à présent, été suivie d’effet. Le règlement du Sénat — pas plus que celui de la Chambre des représentants — ne conçoit la manière de réaliser la concertation prescrite par la loi spéciale.

Faut-il en conclure que, faute de dispositions réglementaires ad hoc, la concertation ne peut être mise en œuvre? La conclusion serait éminemment abusive. À mon sens, le silence des autorités réglementaires ne suffit pas à dispenser les autorités investies de la fonction législative du devoir de procéder aux concertations prescrites (3). Il leur appartient plutôt de concevoir, au cas par cas, la manière de procurer application aux dispositions de l’article 6 de la loi spéciale de réformes institutionnelles.

3. Revient-il au Sénat de prendre les initiatives nécessaires aux fins de combler les lacunes d’une procédure qui s’est engagée selon des voies qui ne sont pas conformes, en tout point, à celles que prescrit la loi spéciale de réformes institutionnelles?

(1) Dans une question parlementaire du 3 novembre 1989 (initiatives parlementaires et procédure de concertation) (*bulletin des Questions et Réponses*, Sénat, 6 février 1990, p. 767), le sénateur Erdman soulignait déjà ce qui suit: «La proposition votée par une des chambres devient un projet, au sujet duquel la concertation doit être demandée par l’autorité nationale (sous entendu: gouvernementale). La proposition devenue projet ne peut alors être traitée par l’autre chambre, en attendant cette intervention de l’autorité nationale et éventuellement la coopération des exécutifs compétents. En effet le ministre national pourrait être interrogé sur l’évaluation de la concertation».

Le sénateur Erdman, ministre des Réformes institutionnelles

Le sénateur interrogeait le ministre des réformes institutionnelles sur les moyens d’éviter un ralentissement de l’examen de la proposition. En réponse à cette question, le ministre précise que «les procédures prescrites doivent être respectées tant pour un avant-projet que pour une proposition de loi». Et il ajoute:«des procédures de concertation prescrites sont applicables aussi à une proposition de loi déposée à la Chambre ou au Sénat et relative à une matière pour laquelle la concertation est requise (Doc. parl., Sénat, S.E. 1979, n° 261/2 (rapport Cooreman-Goossens), p. 163; Doc. parl., Sénat, 1988-1989, n° 562/2 (rapport Erdman-Poulet), p. 149.

(2) Le ministre poursuit: «Deux impératifs doivent, à notre sens, guider la démarche: d’une part, il s’agit de ne pas entraver le droit d’initiative appartenant à chaque branche du pouvoir législatif, ni le déroulement des travaux parlementaires qui s’insuivent et, d’autre part, il s’agit de faire en sorte que la concertation s’opère de façon utile».

Une procédure est envisagée: «En cas de proposition de loi, le ministre compétent consulte les responsables des exécutifs, comme s’il s’agissait d’un avant-projet de loi; après quoi il fait connaître la position du Gouvernement au Parlement et demande le rejet, l’adoption ou l’amendement. Si le Parlement estime que cette précision n’est pas satisfaisante, il nous semble que les procédures de concertation peuvent être organisées par le règlement interne de la Chambre et du Sénat, pour autant que ces procédures soient conformes aux dispositions qui les imposent puisqu’elles sont des règles de répartition des compétences dont la violation est du ressort de la Cour d’arbitrage.»

(3) Voy. également l’avis du Conseil d’État du 23 octobre 1981 (L. 14.404/1): «La règle prescrite par l’article 6, § 4, de la loi spéciale, n’a toutefois de contenu que si, dans le respect de règle de collégialité et du consensus imposé par l’article 69 de la loi spéciale, les exécutifs régionaux eux-mêmes se voient la possibilité de faire connaître leur point de vue concernant les initiatives du Gouvernement national».

Die opmerking dateert van 3 oktober 1990(1). Men mag stellen dat ze weerklank heeft gevonden.

Met die waarschuwing van de afdeling wetgeving is immers rekening gehouden in de bijzondere wet van 16 juli 1993, die daartoe de bijzondere wet tot hervorming der instellingen (art. 6, § 8) wijzigt. Deze bepaling zegt immers dat «indien een voorstel van wet, decreet of ordonnantie een materie betreft, bedoeld in de §§ 2, *2bis*, 3, *3bis*, 4, 5 en in artikel 11, tweede lid, vindt het overleg, de betrokkenheid of de adviesverlening van de federale overheid en de betrokken gemeenschaps- of gewestregeringen plaats volgens de regelen bepaald in het reglement van de wetgevende kamer of de raad waarbij het voorstel van wet, decreet of ordonnantie wordt ingediend».

Voor zover ons bekend heeft het advies van de Raad van State, dat overgenomen werd door de wetgever van 1993, tot dusver geen praktische uitwerking gekregen. Het reglement van de Senaat, noch dat van de Kamer van volksvertegenwoordigers, reppen over de wijze waarop het door de bijzondere wet voorgeschreven overleg moet plaatsvinden.

Moet daaruit worden besloten dat bij gebrek aan reglementaire bepalingen, het overleg niet kan plaatsvinden? Dat zou een verkeerde conclusie zijn. Volgens mij ontheft het stilzwijgen van het reglement de lichamen die met wetgeving zijn belast, niet van de taak over te gaan tot het voorgeschreven overleg (3). Zij moeten wel geval per geval een oplossing zoeken om toepassing te geven aan de bepalingen van artikel 6 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

3. Komt het aan de Senaat toe om de nodige initiatieven te nemen teneinde de leemten aan te vullen in een procedure die is ingezet op een wijze die niet op alle punten strookt met het voorschrift van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen?

(1) In een parlementaire vraag van 3 november 1989 (parlementaire initiatieven en overlegprocedure) (Bulletin van *Vragen en Antwoorden*, Senaat, 6 februari 1990, blz. 767) betoogde senator Erdman reeds het volgende: «Eens gestemd in een van de kamers wordt het voorstel van wet een ontwerp, en behoort het aan de nationale overheid (onderverstaan: regering) de overlegprocedure, zoals wettelijk bepaald, op te starten. Dit brengt natuurlijk mee dat, bij de overzending van het in een der kamers gestemde voorstel — dat dan ontwerp geworden is — de behandeling in de «tweede» kamer afgeremd wordt en afhankelijk wordt van initiatieven van de bevoegde nationale overheid en mogelijk van de samenwerking van de bevoegde executieven (daar enkel de nationale minister zou kunnen ondervraagd worden over de verdere evolutie van deze overlegprocedures).»

De senator ondervroeg de minister van Institutionele Hervormingen over de middelen om een vertraging van het onderzoek van het voorstel te voorkomen. De minister antwoordt op die vraag dat «de voorgeschreven overlegprocedures gerespecteerd moeten worden, zowel in geval van voorontwerpen als voorstellen van wet.» En hij voegt eraan toe: «de voorgeschreven overlegprocedures zijn in principe ook toepasselijk in geval van een wetsvoorstel, ingediend in Kamer of Senaat, met betrekking tot een materie waar overleg vereist is (Gedr. St. Senaat, B.Z. 1979, nr. 261/2, verslag Cooreman-Goossens, blz. 163; Gedr. St. Senaat, 1988-1989, nr. 562/2, verslag Erdman-Poulet, blz. 149).

(2) De minister zegt voorts: «Men dient hier rekening te houden met twee principes: enerzijds mag het initiatiefrecht van elke tak van de wetgevende macht evenals de volgende parlementaire werkzaamheden niet belemmerd worden; anderzijds dient het overleg vlot te verlopen.»

De minister van Volksvertegenwoordigers

Er wordt gedacht aan een procedure: «In geval van een wetsvoorstel pleegt de bevoegde minister het voorgeschreven overleg met de verantwoordelijken van de Executieven (alsof het om een voorontwerp van wet ging), waarna hij het standpunt van de Regering in het Parlement bekendmaakt en om verwerping, aanvaarding of amendering verzoekt. Als het Parlement de mening is toegedaan dat deze procedure weinig bevredigend werkt, komt het ons voor dat de overlegprocedures kunnen worden geregeld binnen het kader van de reglementen van Kamer en Senaat. Uiteraard dienen deze procedures overeen te stemmen met de bepalingen die ze opleggen; het gaat hier om bevoegdheidsregels waarvan een schending onder de bevoegdheid van het Arbitragehof valt.»

(3) Zie ook het advies van de Raad van State van 23 oktober 1981 (L. 14.404/1): «De regel neergelegd in artikel 6, § 4, van de bijzondere wet is maar uitvoerbaar indien de gewestexecutieven, met naleving van de in artikel 69 van de bijzondere wet opgelegde regels inzake collegialiteit in consensus, de mogelijkheid hebben om hun standpunt betreffende de initiatieven van de nationale Regering kenbaar te maken».

Deux interprétations paraissent défendables.

— La première interprétation s’attache principalement au respect de la procédure. Comme le souligne le Conseil d’État, dans son avis du 3 octobre 1990, la loi spéciale ne préjuge pas le moment où la concertation doit être mise en œuvre. Cette concertation ne doit pas nécessairement précéder l’initiative de la loi. Elle doit avoir lieu avant l’adoption définitive de celle-ci et sa sanction par le Roi.

Il faut, comme le dit encore le Conseil d’État, que cette association ait lieu en temps utile et qu’elle soit donc effectuée «à un stade de l’élaboration de la loi qui ne réduise pas cette association à une simple formalité». Les possibilités de concertation procurées par le Sénat permettront aux Gouvernements fédéral et régionaux de faire entendre leur point de vue. Celui-ci sera répercuté devant la Chambre des représentants si celle-ci est à nouveau saisie du dossier législatif.

Dans la même perspective, l’on considèrera que les Gouvernements régionaux ne sauraient revendiquer, dans le cadre d’une initiative tant parlementaire que gouvernementale, le droit d’être associé à l’élaboration du texte de la loi tant au stade de la discussion devant la Chambre des représentants qu’au moment de la délibération devant le Sénat. Ils ne peuvent, en somme, revendiquer une double concertation à raison du mode bicaméral de confection de la loi.

Il revient, dans ces conditions, au Sénat, de prendre toute initiative aux fins de respecter les procédures prescrites par la loi spéciale de réformes institutionnelles. Rien n’empêche, par exemple, le président du Sénat de s’adresser aux différentes autorités gouvernementales — tant au niveau fédéral qu’au niveau fédéré — pour aménager avec elle la concertation prescrite.

Le Sénat belge, 1996

— La seconde interprétation s’intéresse plus au moment de la concertation. De manière plus rigoriste ou plus formaliste, l’on soutiendra que la procédure législative a été viciée *ab initio*, que la Chambre des représentants, en particulier, s’est prononcée sans connaître le point de vue des Gouvernements régionaux et que le texte sur lequel le Sénat est, en deuxième ordre, appelé à délibérer — dans les conditions prescrites par la procédure d’évocation — est déjà, d’une certaine manière bloqué.

Le Sénat belge, 1996

En d’autres termes, si la concertation préalable avait eu lieu, peut-être d’autres dispositions législatives auraient-elles été inscrites dans le projet et un autre texte aurait-il été soumis à l’intervention du Sénat. La concertation qui aurait lieu dans des conditions tardives ne pourrait plus porter que sur les seuls amendements que le Sénat serait en mesure de proposer à la Chambre des représentants.

À l’appui de cette seconde interprétation, l’on relève la formulation du texte de l’article 6, § 8, de la loi spéciale de réformes institutionnelles. Cette disposition règle, on le sait, les principes d’une procédure de concertation lorsque la loi est d’initiative parlementaire. Des règles plus précises doivent être inscrites dans un règlement conçu par l’assemblée devant laquelle «la proposition... est déposée». De manière implicite, le législateur spécial aurait indiqué, dans cette disposition, que c’était durant la première délibération et avant la première adoption du texte de la loi que la procédure de concertation devait trouver place.

— J’ai tendance à considérer que la première interprétation peut se défendre. Le Sénat n’a pas, en effet, à s’interroger sur la régularité formelle des modes de délibération de la Chambre des représentants. Il n’est pas institué comme une sorte de contrôleur des procédures législatives suivies par la première chambre. Il lui revient plutôt, dans le respect de l’autonomie reconnue à chaque assemblée, d’exercer ses propres responsabilités. Il lui appartient de tirer parti, pour son propre compte, des prescriptions de l’article 6, § 4, 3º, de la loi spéciale de réformes institutionnelles.

Er zijn twee steekhoudende interpretaties.

— De eerste interpretatie betreft in hoofdzaak de inachtneming van de procedure. Zoals de Raad van State onderstreept in zijn advies van 3 oktober 1990 valt uit de bijzondere wet niet op te maken op welk ogenblik het overleg moet plaatsvinden. Dat moet niet noodzakelijk zijn vóór het initiatief wordt genomen dat tot de wet moet leiden. Het moet geschieden vóór de wet definitief is aangenomen en door de Koning bekrachtigd.

Zoals de Raad van State voorts nog zegt, moet het plaatsvinden op een dienstig ogenblik en dus «in een stadium van het ontwerpen van de wet waarin het betrekken van gewestexecutieven niet tot een loutere formaliteit verwordt». De mogelijkheid tot overleg die de Senaat biedt, zal de federale regering en de gewestregeringen in staat stellen om hun standpunt bekend te maken. Het zal aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden voorgelegd indien het wetgevingsdossier opnieuw aan haar wordt overgezon-den.

Ook zal men als principe moeten huldigen dat de gewestregeringen, ongeacht of het gaat om een wetsvoorstel of een wetsontwerp, niet mogen eisen dat zij bij het opmaken van de wettekst worden betrokken, niet tijdens de bespreking in de Kamer van volksvertegenwoordigers en ook niet tijdens de behandeling in de Senaat. Zij kunnen dus geen dubbel overleg eisen omdat de wet via de bicamerale procedure tot stand komt.

De Senaat van België, 1996

In die omstandigheden komt het aan de Senaat toe om stappen te doen opdat de door de bijzondere wet tot hervorming der instellingen voorgeschreven procedures worden nageleefd. Niets belet bijvoorbeeld de voorzitter van de Senaat om zich tot de onderscheiden regeringen te wenden — zowel de federale als die van de deelgebieden — om met hen een regeling te treffen inzake het voorgeschreven overleg.

— De tweede interpretatie kijkt meer naar het ogenblik van het overleg. Stelt men zich op een rigoristisch of formalistisch standpunt, dan zal men van oordeel zijn dat de wetgevingsprocedure van meet af aan gevitieerd is, dat meer bepaald de Kamer van volksvertegenwoordigers zich heeft uitgesproken zonder het standpunt te kennen van de gewestregeringen en dat de tekst die de Senaat als tweede kamer in behandeling neemt — onder de voorwaarden voorgeschreven door de evocatieprocedure — in zekere zin onvolkomen is.

Met andere woorden, indien het overleg vooraf had plaatsgehad, dan zouden wellicht andere wetsbepalingen zijn opgenomen in het ontwerp en zou een andere tekst ter goedkeuring aan de Senaat zijn voorgelegd. Wanneer het overleg in een later stadium plaatsvindt, dan zou het alleen betrekking kunnen hebben op de amendementen die de Senaat kan voorstellen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Ter ondersteuning van de tweede interpretatie kan men de formulering inroepen van artikel 6, § 8, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Deze bepaling regelt zoals bekend de overlegprocedure wanneer het om een initiatief van het Parlement gaat. Nadere regelen moeten worden opgenomen in een reglement ontworpen door de assemblée «waarbij het voorstel van wet (...) wordt ingediend». De wetgever heeft hier impliciet aangegeven dat de overlegprocedure moet plaatsvinden tijdens de eerste beraadslaging en vóór de tekst een eerste keer is aangenomen.

De Senaat van België, 1996

— Ik ben geneigd de eerste interpretatie te verdedigen. De Senaat hoeft zich immers geen vragen te stellen over de formele regelmatigheid van de behandeling door de Kamer van volksvertegenwoordigers. Het is niet zijn taak toezicht te houden op de wetgevingsprocedures van de eerst optredende kamer. Gelet op de autonomie die aan elke assemblée is toegekend, moet de Senaat zich aan zijn eigen opdrachten houden. Hij kan daarbij gebruik maken van het bepaalde in artikel 6, § 4, 3º, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

4. Dans la ligne de l'observation qui vient d'être formulée, il n'appartient pas au Sénat de vérifier la manière dont la Chambre des représentants a conçu le texte qui lui est transmis ou dont il s'est saisi par le mécanisme de l'évocation. Les amendements qu'il sera peut-être amené à formuler doivent concerner le fond du projet.

À supposer qu'un désaccord intervienne entre les deux assemblées, il reviendra ensuite à la Chambre des représentants et ce dans le respect de l'article 78 de la Constitution, d'en tirer les conséquences nécessaires. Elle tiendra compte à ce moment des résultats de la concertation qui est intervenue, et ce sur la base des amendements qui lui auront été transmis par le Sénat.

5. Le Sénat n'est pas seul à intervenir en ce domaine.

S'il y a lieu, le Président du Sénat peut demander l'avis de la section de législation du Conseil d'État (lois coordonnées, art. 2, § 1^{er}). Le Conseil d'État s'exprimera certainement sur le problème de procédure qui vient d'être examiné. L'avis qu'il pourrait rendre avant une nouvelle délibération de la Chambre des représentants, pourrait, si cela n'a pas été fait entretemps, inciter celle-ci à procéder aux concertations nécessaires.

Comme on l'a déjà souligné, la Cour d'arbitrage, est en mesure de censurer les violations des mécanismes de concertation et d'annuler la loi qui aurait été conçue dans de telles conditions.

La commission de concertation entre la Chambre des représentants et le Sénat qu'organise l'article 82 de la Constitution n'est pas qualifiée pour connaître de ces difficultés. Elle est, certes, habilitée à régler les conflits de compétence survenant entre les deux chambres. Le problème suscité par la discussion de la loi en projet relève des «conflits de compétence», au sens de la loi spéciale de réformes institutionnelles ou de la loi spéciale relative à la Cour d'arbitrage. Elle ne relève pas de ces autres «conflits de compétence» qu'évoque l'article 82 de la Constitution.

Peut-être le Gouvernement fédéral pourrait-il également prendre quelque initiative en ce domaine. Encore faut-il observer que cette initiative risque de s'avérer fort tardive. Comme on le sait, le Gouvernement ne peut déposer de projet de loi, et vraisemblablement aussi d'amendement, que devant la Chambre des représentants (Constitution, art. 75, alinéa 2). Pourrait-il, en cas de renvoi devant cette assemblée, susciter les concertations nécessaires? Cette intervention de dernière minute pourrait se révéler peu indiquée car, manifestement, elle n'interviendrait plus, selon la formule du Conseil d'État, «en temps utile».

Conclusion

— Il ne saurait être question pour les assemblées parlementaires — ni d'ailleurs pour le Gouvernement qui a charge de sanctionner la loi — de procéder à l'élaboration de la loi sous rubrique sans avoir organisé une concertation préalable avec les Gouvernements régionaux et ce, en temps utile.

— Il appartient au Sénat de respecter les dispositions de la loi spéciale de réformes institutionnelles en matière de concertation.

— Il revient au Sénat de prendre toute initiative utile aux fins d'organiser — si besoin de concours avec le Gouvernement — une telle procédure de concertation.

— Il reviendra à la Chambre de représentants de tirer des leçons d'une telle concertation au vu des amendements que le Sénat aura éventuellement conçus.

F. DELPÉRÉE.

4. In dezelfde lijn als de hierboven gemaakte opmerking staat het niet aan de Senaat om te controleren op welke wijze in de Kamer van volksvertegenwoordigers de tekst tot stand is gekomen die hem wordt overgezonden of die hij door evocatie aan zich heeft getrokken. De amendementen die de Senaat daarop eventueel zal indienen, moeten betrekking hebben op de inhoud van het ontwerp.

Gesteld dat de twee assemblys het niet eens zijn, dan zal de Kamer van volksvertegenwoordigers daar met inachtneming van artikel 78 van de Grondwet, de nodige besluiten moeten uit trekken. Zij zal dan rekening houden met de uitkomst van het overleg dat inmiddels heeft plaatsgevonden en met de amendementen die de Senaat haar heeft overgezonden.

5. De Senaat treedt hierin niet alleen op.

De Voorzitter van de Senaat kan indien nodig het advies inwinnen van de afdeling wetgeving van de Raad van State (gecoördineerde wetten, art. 2, § 1). De Raad van State zal zeker uitspraak doen over het hier onderzochte procedureprobleem. Het advies uitgebracht vóór een nieuwe behandeling door de Kamer van volksvertegenwoordigers zou deze, indien dat inmiddels niet reeds is gebeurd, ertoe kunnen aanzetten het gewenste overleg te doen plaatsvinden.

Zoals reeds onderstreept, kan het Arbitragehof optreden tegen de schendingen van de overlegprocedures en een aldus ontworpen wet vernietigen.

De overlegcommissie tussen de Kamer van volksvertegenwoordigers en de Senaat ingesteld bij artikel 82 van de Grondwet is niet bevoegd voor dit soort moeilijkheden. Zij is wel bevoegd om bevoegdheidsconflicten tussen de beide kamers te regelen. Het probleem dat bij de bespreking van de ontworpen wet aan bod is gekomen, is een de «bevoegdheidsconflict» in de zin van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen of de bijzondere wet op het Arbitragehof. Zij behoort niet tot de andere «bevoegdheidsconflicten» waarvan sprake is in artikel 82 van de Grondwet.

Misschien kan de federale Regering eveneens een initiatief nemen op dat vlak. Toch moet worden opgemerkt dat dit initiatief wel erg laat dreigt te komen. De Regering kan zoals bekend wetsontwerpen, en wellicht ook amendementen, alleen bij de Kamer van volksvertegenwoordigers indienen (Grondwet, art. 75, tweede lid). Kan zij, wanneer het ontwerp teruggezonden wordt naar die assemblée, vragen dat het gewenste overleg plaatsvindt? Deze late poging is niet erg wenselijk want, om de woorden van de Raad van State te gebruiken, de procedure zou dan niet meer «op een dienstig ogenblik» haar beloop kunnen hebben.

Besluit

— De parlementaire assemblys, evenmin trouwens als de Regering die moet zorgen voor de bekrachtiging van de wet door de Koning, zouden moeten overgaan tot het ontwerpen van de betreffende wet zonder dat vooraf overleg is gepleegd met de Gewestregeringen en wel op een dienstig ogenblik.

— De Senaat dient inzake overleg de bepalingen na te leven van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

— Het staat aan de Senaat om stappen te ondernemen teneinde — eventueel in overleg met de Regering — een dergelijke overlegprocedure te regelen.

— De Kamer van volksvertegenwoordigers zal dan lering moeten trekken uit zodanig overleg, rekening houdend met de door de Senaat ingediende amendementen.

**AVIS DU PROF. A. ALEN
AU PRÉSIDENT DU SÉNAT**

(traduction)

Leuven, le 19 juin 1996

Concerne : Votre lettre du 14 juin 1996 relative au projet de loi modifiant la loi du 21 juin 1985 (doc. Sénat, 1-342/1)

Monsieur le Président,

Comme nous sommes en période d'examens, j'ai dû me limiter à une étude sommaire du problème soulevé dans votre lettre. Voici mes conclusions :

1. L'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles (L.S.R.I.), dispose que le Gouvernement fédéral doit «associer» les Gouvernements de région à, entre autres, «l'élaboration des prescriptions techniques relatives aux moyens de communications et de transport». Les travaux préparatoires définissent bien avec précision ce qu'il faut entendre par «police générale en matière de circulation et de transports» (doc. Chambre, S.E. 1988, n^o 516/1, 21), mais pas ce que recouvrent, entre autres, les termes «prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport». Quoi qu'il en soit, étant donné le libellé univoque de l'article 6, § 4, 3^o, L.S.R.I., ainsi que l'intitulé et le contenu du projet de loi, il ne fait aucun doute que celui-ci tombe dans le champ d'application de l'article 6, § 4, 3^o, L.S.R.I. et que, par conséquent, les Gouvernements de région doivent être associés à son élaboration.

2. Du point de vue juridique, l'association prescrite en la matière revêt une très grande importance. Les procédures de concertation à respecter lors de l'élaboration des normes législatives sont, en effet, des règles de répartition des compétences dont le non-respect peut être sanctionné par la Cour d'arbitrage, sur le recours de toute personne justifiant d'un intérêt (art. 124*bis* de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage).

3. L'association ne se limite pas à une simple demande d'un avis, fût-il favorable. Elle implique que les (membres des) Gouvernements de région participent effectivement au processus décisionnel, sans qu'ils disposent pour autant d'un droit de veto ou de la possibilité d'imposer certaines modifications de texte (voir notamment R. Moerenhout et J. Smets, *De samenwerking tussen de federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten*, Anvers, Kluwer 1994, 51-54).

Conformément à la jurisprudence constante de la section de législation du Conseil d'État en matière d'avis, l'association doit être organisée à un stade où l'intervention des Gouvernements de région peut encore produire des effets et elle requiert en outre un échange de vues effectif au niveau gouvernemental, par exemple dans le cadre du Comité de concertation ou de la Conférence interministérielle compétence (A. Alen, *Handboek van Belgisch Staatsrecht*, Deurne, Kluwer, 1995, 390). Ce dernier point est d'ailleurs confirmé à l'article 6 du protocole du 12 septembre 1995 réglant les différentes formes de «collaboration» entre le Gouvernement fédéral et les Gouvernements concernés.

S'agissant de l'association visée à l'article 6, § 4, 3^o, L.S.R.I., il existe même un protocole spécifique qui a été conclu le 10 novembre 1994 au sein de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (*Moniteur belge* du 30 novembre 1994).

**2. ADVIES VAN PROF. A. ALEN
AAN DE VOORZITTER VAN DE SENAAT**

(origineel)

Leuven, 19 juni 1996

Betreft : Uw brief d.d. 14 juni 1996 met betrekking tot het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 (Doc. Senaat, 1-342/1, Kamer, 1-911)

Geachte Heer Voorzitter,

Gelet op de examenperiode, heb ik het in Uw brief opgeworpen probleem slechts summier kunnen onderzoeken. Mijn bevindingen zijn de volgende :

1. Artikel 6, § 4, 3^o, B.W.H.I. schrijft voor dat de federale Regering de Gewestregeringen moet «betrekken» bij o.m. «het ontwerpen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen». De parlementaire voorbereiding geeft wel een nauwkeurige omschrijving van wat verstaan moet worden onder «de algemene politie inzake verkeer en vervoer» (Gedr. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, 21), doch niet wat o.m. moet verstaan worden onder «de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen». Maar zowel de duidelijke tekst van artikel 6, § 4, 3^o, B.W.H.I. als het opschrift en de inhoud van het wetsontwerp laten er geen twijfel over bestaan dat het wetsontwerp onder het toepassingsgebied van artikel 6, § 4, 3^o, B.W.H.I. valt. Bijgevolg moeten de Gewestregeringen betrokken worden bij de totstandkoming van dit wetsontwerp.

2. De ter zake voorgeschreven betrokkenheid is vanuit juridisch oogpunt van zeer groot belang. de overlegprocedures, voorgeschreven bij de totstandkoming van wetgevende normen, zijn immers bevoegdheidsverdelende regels, waarvan de niet-naleving door het Arbitragehof, op verzoek van iedere belanghebbende, kan worden gesanctioneerd (art. 124*bis* van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof).

3. De betrokkenheid is niet beperkt tot het louter inwinnen van een advies, zelfs indien dit advies gunstig zou zijn. Het veronderstelt de daadwerkelijke deelname van (leden van) de Gewestregeringen aan de besluitvorming, zonder dat zij daarom zouden beschikken over een vetorecht of over de mogelijkheid om bepaalde wijzigingen aan de tekst af te dwingen (zie bijvoorbeeld R. Moerenhout en J. Smets, *De samenwerking tussen de federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten*, Antwerpen, Kluwer, 1994, 51-54).

Overeenkomstig vaste adviespraktijk van de afdeling wetgeving van de Raad van State moet de betrokkenheid worden georganiseerd op een ogenblik dat de tussenkomst van de Gewestregeringen nog gevolgen kan hebben, en vereist zij een daadwerkelijke gedachtenwisseling op regeringsvlak, bv. in het kader van het Overlegcomité of van de bevoegde Interministeriële Conferentie (A. Alen, *Handboek van het Belgisch Staatsrecht*, Deurne, Kluwer, 1995, 390). Dit laatste wordt overigens bevestigd in artikel 6 van het Protocol van 12 september 1995 tot regeling van de onderscheiden vormen van «medewerking» tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en Gewestregeringen (*Belgisch Staatsblad*, 5 oktober 1995); artikel 11 van dit Protocol bepaalt dat de desbetreffende notulen van de Interministeriële Conferentie moeten worden goedgekeurd door de betrokken Regeringen.

M.b.t. de in artikel 6, § 4, 3^o, B.W.H.I. voorziene betrokkenheid bestaat er zelfs een specifiek protocol van 10 oktober 1994 dat in de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur is tot stand gekomen (*Belgisch Staatsblad*, 30 november 1994).

4. Dans le cas d'un projet de loi, il doit être satisfait à la procédure de concertation avant que la section de législation du Conseil d'État ne rende son avis. Celle-ci refuse généralement de donner cet avis lorsque la concertation ou l'association n'a pas eu lieu au préalable. À titre exceptionnel, elle accepte d'émettre un avis sous réserve, étant entendu que l'exigence sera respectée ultérieurement. Elle l'est normalement avant le dépôt du projet de loi, mais *rien n'empêche d'y satisfaire encore pendant la procédure législative.*

5. *Cela vaut à fortiori pour les propositions de loi*, comme dans le cas qui nous occupe. En effet, l'article 6, § 8, L.S.R.I., dispose que «si une proposition de loi (...) concerne une matière visée au (§ 4), la concertation, l'association ou la procédure d'avis (...) a lieu selon les règles prévues par le règlement de la Chambre législative (...) devant laquelle la proposition de loi (...) est déposée». À ce jour, ni le règlement de la Chambre, ni celui du Sénat ne contiennent des dispositions à ce sujet. Cette lacune ne permet cependant pas que l'on se soustraie aux procédures de concertation prescrites.

6. En l'absence de procédure spécifique dans leur règlement, les Chambres législatives peuvent choisir librement la méthode à suivre (voir l'article 60 de la Constitution), à la condition que — comme indiqué plus haut — l'association des Gouvernements de région soit organisée de manière à donner encore aux Chambres la possibilité d'amender le texte du projet de loi en tenant compte des positions que ces Gouvernements auront éventuellement adoptées. Au besoin, l'on pourra s'inspirer des protocoles mentionnés au point 3.

7. En principe, le président du Sénat pourrait inviter le membre compétent du Gouvernement fédéral à convoquer la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure en vue d'associer encore les Gouvernements de région au projet de loi mais peut-être cette technique est-elle peu usitée, vu qu'il s'agit d'une initiative parlementaire dont le Parlement est actuellement saisi et dont l'examen est déjà bien avancé. Pour le reste, le pouvoir exécutif n'a pas le monopole des formes de collaboration, comme l'indique clairement la formulation même de l'article 6, § 8, L.S.R.I. Une autre possibilité consiste à associer directement les Gouvernements des régions à l'examen du projet de loi au sein de la commission compétente du Sénat et à en faire mention explicitement dans le rapport. Les Gouvernements des régions ne sont certes pas tenus de répondre à un telle invitation, mais ils ne pourraient pas se plaindre par la suite de ne pas avoir été associés à l'élaboration de la loi.

8. On peut assurément regretter que la Chambre des représentants n'ait pas associé les Gouvernements de région, car le Sénat va maintenant devoir organiser cette association dans le cadre de la procédure bicamérale partielle avec comme conséquences que l'on sera tenu par des délais stricts et que outre la Chambre ne sera même pas obligée d'adhérer au texte amendé par le Sénat tel qu'il pourrait résulter de l'association des Gouvernements de région à l'examen du projet de loi.

4. I.g.v. voorontwerpen van wet, moet aan de overlegprocedure voldaan zijn, vooreer de afdeling wetgeving van de Raad van State haar advies geeft. Meestal weigert deze advies te geven wanneer het overleg of de betrokkenheid niet vooraf heeft plaatsgehad. Uitzonderlijk is zij bereid advies onder voorbehoud te verlenen, met dien verstande dat dan achteraf aan het vereiste wordt voldaan. Dit laatste gebeurt dan achteraf normalerwijze vóór de indiening van het wetsontwerp, doch *niets verhindert dat hieraan nog tijdens de wetgevende procedure wordt voldaan.*

5. *Dat is a fortiori het geval voor wetsvoorstellen*, zoals in casu het geval is. Inderdaad, artikel 6, § 8, B.W.H.I. bepaalt dat «indien een voorstel van wet (...) een materie betreft, bedoeld in (§ 4), het overleg, de betrokkenheid of de adviesverlening (...) plaatsvindt volgens de regelen bepaald in het reglement van de Wetgevende Kamer (...) waarbij het voorstel van wet (...) wordt ingediend». Tot nu toe bevatten noch het reglement van de Kamer, noch het reglement van de Senaat hieromtrent bepalingen. Dit euvel laat evenwel niet toe zich te onttrekken aan de voorgeschreven overlegprocedures.

6. Bij gebreke van een regeling in hun reglementen, zijn de Wetgevende Kamers vrij in het kiezen van de te volgen werkwijze (vgl. artikel 60 van de Grondwet), met dien verstande dat — zoals hoger werd aangegeven — de betrokkenheid van de Gewestregeringen op een zinvolle wijze wordt georganiseerd zodat hun mogelijke standpunten nog de mogelijkheid bieden voor de Kamers om de tekst van het wetsontwerp te amenderen. Desgevallend kan men inspiratie vinden in de onder nr. 3 vermelde protocollen.

7. In beginsel zou de Voorzitter van de Senaat het bevoegde lid van de federale Regering kunnen verzoeken de Interministriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur bijeen te roepen om op die manier de Gewestregeringen vooralsnog te betrekken bij het wetsontwerp. Mogelijk is dit een weinig gangbare techniek, daar het een parlementair initiatief betreft dat op dit moment bij het Parlement aanhangig is en in een vergevorderd stadium van behandeling verkeert. De uitvoerende macht beschikt overigens niet over het monopolie voor de samenwerkingsvormen, zoals reeds blijkt uit de formulering van artikel 6, § 8, B.W.H.I. Een andere mogelijkheid is de Gewestregeringen rechtstreeks te betrekken bij de bespreking in de bevoegde Senaatscommissie en hiervan uitdrukkelijk melding te maken in het verslag. Hoewel de Gewestregeringen niet verplicht zijn om op een dergelijke uitnodiging in te gaan, zouden zij zich dan achteraf toch niet kunnen beklagen over het gebrek aan betrokkenheid van hunnentwege.

8. Terecht kan worden betreurd dat de Kamer van Volksvertegenwoordigers niet is overgegaan tot het betrekken van de Gewestregeringen, aangezien de Senaat deze betrokkenheid alsnog zal moeten organiseren in het raam van de gedeeltelijke bicamérale procedure. Dit betekent dat een en ander niet alleen aan strikte termijnen is gebonden, maar dat de Kamer het niet noodzakelijk eens hoeft te zijn met de door de Senaat geamendeerde tekst die zou kunnen voortvloeien uit het betrekken van de Gewestregeringen bij de bespreking van het ontwerp.

Professor Dr. André ALEN.

ANNEXE 3

Au Président et aux Sénateurs de la Commission des Finances et des Affaires économiques

Palais de la Nation

Place de la Nation 1

1009 Bruxelles

Anvers, le 2 juillet 1996

Monsieur le Président,

Messieurs et Mesdames les Sénateurs,

Objet: proposition de loi Grosjean modifiant la loi du 21 juin 1985.

Réunion de commission du mercredi 3 juillet 1996.

Comme vous le savez, je suis le conseil de l'A.C.I.M. a.s.b.l., l'Association de commerçants indépendants de motos.

Nous avons appris qu'un problème de constitutionnalité se serait posé, concernant la question de savoir si une concertation préalable avec les régions est requise. Ma cliente m'a demandé de vous faire parvenir les éléments suivants, afin que vous les preniez en considération.

L'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles dispose que les Gouvernements régionaux doivent être associés «à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport».

Cela signifie-t-il que les régions doivent également être associées à la modification proposée de la loi de 1985 ?

Premièrement, je constate que la notion de «prescriptions techniques» n'est définie nulle part dans les travaux préparatoires.

On n'a pas non plus précisé clairement pourquoi les régions doivent être associées au processus décisionnel dans cette matière. Je suppose que cela tient à l'octroi, aux régions, de la compétence exclusive concernant les routes et leurs dépendances (art. 6, § 1^{er}, X, 1°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles).

En outre, le titre de la proposition de loi ne peut pas être déterminant. Seul compte le contenu de la proposition.

Celui-ci comporte trois volets: (a) la création d'une assise législative pour la procédure d'obtention d'un procès-verbal d'agrément d'un véhicule isolé, (b) l'imposition d'un tarif maximum et d'une obligation de motivation aux représentants des constructeurs chargés de la délivrance de certificats de conformité et (c) le règlement de la procédure administrative pour les véhicules en provenance d'un autre État membre de l'Union européenne.

La proposition de loi comporte uniquement des mesures qui portent sur le mode d'agrément des véhicules. Ces mesures n'ont donc aucun lien avec les conditions techniques auxquelles les motocyclettes doivent répondre. Cette distinction entre les dispositions relatives à l'agrément et celles qui portent sur les prescriptions techniques est faite, notamment, à l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions

BIJLAGE 3

Aan de Voorzitter en Senatoren Commissie Economie en Financiën

Paleis der Natie

Natieplein 1

1009 Brussel

Antwerpen, 2 juli 1996

Geachte Voorzitter,

Geachte Senatoren,

Betreft: wetsvoorstel Grosjean tot wijziging van de wet van 21 juni 1985.

Commissievergadering van woensdag 3 juli 1996.

Zoals u weet, ben ik de raadsman van V.O.M.I. V.Z.W., de beroepsvereniging van onafhankelijke invoerders van motorfietsen.

Wij hebben vernomen dat er een probleem van constitutionele aard zou gerezen zijn, met name de vraag of er voorafgaandelijk overleg met de Gewesten vereist is. Mijn cliënte heeft mij gevraagd u de volgende elementen ter overweging aan te reiken.

Artikel 6, § 4, 3°, B.W.H.I. bepaalt dat de gewestregeringen moeten betrokken worden bij «het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen».

Betekent dit nu dat de Gewesten ook moeten betrokken worden bij de voorgestelde wijziging van de wet van 1985 ?

Vooreerst stel ik vast dat het begrip «technische voorschriften» nergens in de voorbereidende werken gedefinieerd is.

Evenmin werd duidelijk gemaakt waarom de Gewesten in deze materie bij de besluitvorming moeten betrokken worden. Ik neem aan dat dit verband houdt met de toekenning aan de Gewesten van de exclusieve bevoegdheid met betrekking tot de wegen en hun aanhorigheden (art. 6, § 1, X, 1°, B.W.H.I.).

Voorts kan de titel van het wetsvoorstel niet doorslaggevend zijn. Het enige dat telt, is de inhoud van het voorstel.

De inhoud van het voorstel bevat drie luiken: (a) het creëren van een wetgevende grondslag voor de procedure tot het bekomen van een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval, (b) het opleggen van een maximum tarief en een motiveringsverplichting aan de vertegenwoordigers van de constructeurs die belast zijn met de afgifte van gelijkvormigheidsattesten, en (c) het regelen van de administratieve procedure voor voertuigen afkomstig uit een andere Lid-Staat van de Europese Unie.

Het wetsvoorstel bevat enkel maatregelen die betrekking hebben op de wijze waarop de voertuigen moeten goedgekeurd worden. Deze maatregelen houden bijgevolg geen verband met de technische eisen waaraan motorfietsen moeten voldoen. Dit onderscheid tussen de bepalingen in verband met de goedkeuring en de technische voorschriften wordt onder meer gemaakt in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen regle-

techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques. Le chapitre II comprend les dispositions relatives à l'«agrément», tandis que le chapitre III est intitulé «Conditions techniques».

L'on peut donc raisonnablement faire valoir que les régions ne doivent être associées au processus décisionnel que si les dispositions légales ou réglementaires proposées portent sur les conditions techniques susvisées, c'est-à-dire les prescriptions auxquelles un véhicule automobile doit satisfaire pour être agréé (*cf.* art. 9, § 1^{er}, 1, 2^o, 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), et pas, dès lors, lorsque les dispositions proposées ont trait à la procédure d'agrément.

*
* *

Ma cliente s'est permis de vous communiquer par la présente les éléments supplémentaires susvisés pour que vous les preniez en considération.

Après avoir écrit cette lettre, j'ai eu connaissance des textes que M. Verriest, administrateur délégué de Honda Belgium s.a., vous transmet. Le contenu de ces textes est inexact en certains points. Pour y répondre, je me permets de renvoyer à mon exposé du mercredi de la semaine dernière et au rapport qui en est fait.

Je souhaite simplement vous faire savoir que M. Herman Verboven, président de l'A.C.I.M. a.s.b.l., qui était présent la semaine dernière en commission du Sénat, s'est vu reprocher vivement sa fermeté par M. Verriest, bien que le même M. Verriest ait déclaré, en commission du Sénat, qu'il «reconnaît à chacun sa place au soleil». En effet, la semaine dernière, un certificat a été refusé pour 7 motocyclettes parce qu'elles n'étaient pas équipées d'un interrupteur distinct pour les feux de position. Je tiens à faire observer en l'espèce que (i) l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ne prévoit aucunement qu'une moto doit être équipée d'un interrupteur distinct et que (ii) les feux de position, qui — comme dans beaucoup d'automobiles — sont enclenchés par l'interrupteur normal des feux, peuvent fonctionner séparément.

J'envoie une copie de la présente lettre à M. Chantelot, le conseil de la F.E.B.I.A.C.

(formule de politesse)

Bart R. GOOSSENS.

ment op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. Hoofdstuk II bevat de bepalingen in verband met de «Goedkeuring» terwijl hoofdstuk III de titel draagt: «Technische eisen».

Men kan bijgevolg redelijkerwijze argumenteren dat de Gewesten enkel betrokken moeten worden bij de besluitvorming indien de voorgestelde wets- of reglementaire bepaling betrekking heeft op voormelde technische eisen of met andere woorden de voorschriften waaraan een motorvoertuig moet voldoen om goedgekeurd te worden (*cf.* art. 9, § 1.1., 2^o, 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) en dus niet wanneer de voorgestelde bepalingen verband houden met de goedkeuringsprocedure.

*
* *

Mijn cliënte was zo vrij u via deze brief voormelde bijkomende elementen ter overweging mee te geven.

Na het schrijven van deze brief krijg ik kennis van de teksten die door de heer Verriest, afgevaardigd-bestuurder van Honda Belgium N.V., aan u worden overhandigd. De inhoud van deze teksten is op verschillende punten onjuist. Als antwoord hierop ben ik zo vrij te verwijzen naar mijn uiteenzetting van vorige week woensdag en het verslag dat hiervan gemaakt wordt.

Ik wens enkel mee te delen, dat Herman Verboven, Voorzitter van V.O.M.I. V.Z.W. en vorige week aanwezig op de Senaatscommissie, voor zijn vastberadenheid zwaar door de heer Verriest wordt aangepakt, hoewel dezelfde heer Verriest tijdens de Senaatscommissie heeft gezegd dat hij «iedereen zijn plaats onder de zon gunt». Immers, vorige week werden de attesten voor 7 motorfietsen geweigerd, omdat deze motorfietsen niet waren uitgerust met een afzonderlijke schakelaar voor de standlichten. Ik wens hierbij op te merken dat (i) het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 nergens voorziet dat een motorfiets met een afzonderlijke schakelaar zou moeten worden uitgerust en (ii) de standlichten, die — zoals in vele auto's — met de gewone schakelaar van de lichten worden aangestoken, wel afzonderlijk kunnen branden.

Een copie van deze brief zend ik aan de heer Chantelot, de raadsman van Febiac.

Hoogachtend,

Bart R. GOOSSENS.

ANNEXE 4

À M. P. Hatry

Sénateur

Avenue Louise, 445, bte 8

1050 Bruxelles

FAX URGENT

Kalmthout, 2 juillet 1996.

Monsieur le Sénateur,

Monsieur le Président,

Objet: Proposition de loi «Grosjean», à propos de l'homologation de cyclomoteurs.

Nous sommes contraints de nous adresser courtoisement au président et aux membres de la Commission des Finances et des Affaires économiques du Sénat, à propos de la proposition de loi précitée.

Il appartient à la commission d'apprécier le contenu ainsi que les aspects juridico-techniques de la proposition de loi. Nous espérons avoir contribué, au cours de l'audition du 26 juin 1996, à vous fournir un aperçu correct, et ne souhaitons pas revenir sur ce sujet. Nous voudrions cependant attirer votre attention sur un aspect important du dossier: la nécessité très urgente de trouver une solution à nos problèmes en matière d'homologation, sans laquelle tous nos membres subiront, à très brève échéance, un préjudice irréparable.

Nous allons tenter de voir illustrer ci-après aussi brièvement que possible, le contexte dans lequel se situent les problèmes concernant l'agrément et l'homologation de cyclomoteurs.

I. TERMINOLOGIE

L'homologation de véhicules consiste à délivrer un document attestant qu'un véhicule, en l'occurrence un cyclomoteur, répond aux exigences en matière de sécurité routière, posées par les pouvoirs publics, et fixées par l'arrêté royal du 10 octobre 1974.

Deux documents distincts peuvent en attester:

— soit un certificat de conformité (la règle),

— soit un procès-verbal d'agrément à titre isolé (l'exception).

L'article 3, § 2, de l'arrêté royal prcité prévoit qu'aucun cyclomoteur ne peut être vendu en Belgique sans être assorti d'un de ces deux documents.

Pour un commerçant de cyclomoteurs, il est vital d'obtenir pareil document: l'autorisation ou l'interdiction de mettre ces cyclomoteurs en vente en dépend directement.

Les deux documents précités ont certes la même valeur, mais ont un contenu tout à fait différent. Les procédures à suivre pour les obtenir sont elles aussi tout à fait différentes.

BIJLAGE 4

Aan de Heer P. Hatry

Senator

Louisalaan, 445, bus 8

1050 Brussel

DRINGEND FAXBERICHT

Kalmthout, 2 juli 1996.

Geachte Heer Senator,

Geachte Heer Voorzitter,

Betreft: Wetsvoorstel «Grosjean» m.b.t. de homologatie van motorfietsen.

Wij voelen ons genoodzaakt om ons beleefd te wenden tot de Voorzitter en de Leden van de Commissie Economie en Financiën van de Senaat, in verband met het in rand vermelde wetsvoorstel.

De beoordeling van de inhoudelijke en juridisch-technische aspecten van het wetsvoorstel behoort de Commissie toe. Wij hopen tijdens de hoorzitting van 26 juni 1996 te hebben bijgedragen tot een correct inzicht, en komen er hier niet op terug. Wel zouden wij bij deze beleefd Uw aandacht willen vragen voor één belangrijk aspect van het dossier: de uiterst dringende noodzaak aan een oplossing voor onze problemen inzake homologatie, zonder dewelke zeer binnenkort onherstelbare schade voor al onze leden ontstaat.

Wij proberen hierna zo bondig mogelijk de problemen rond de keuring en homologatie van motorfietsen in hun context te plaatsen.

I. TERMINOLOGIE

De homologatie van voertuigen is de openbare dienst die strekt tot het bekomen van een document dat bewijst dat een motorfiets beantwoordt aan de door de overheid gestelde eisen inzake verkeersveiligheid, die vastgelegd zijn in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974.

Twee verschillende documenten leveren dit bewijs:

— hetzij d.m.v. een gelijkvormigheidsattest (de regel)

— hetzij d.m.v. een proces-verbaal van goedkeuring als enig voertuig (de uitzondering op de regel).

Artikel 3, § 2, van hetzelfde koninklijk besluit bepaalt dat geen enkele motorfiets in België mag worden verkocht zonder dat deze begeleid wordt door een van beide documenten.

Voor een motorfietshandelaar is het bekomen van een dergelijk document van levensbelang: het al dan niet kunnen verkopen van zijn motorfietsen hangt er rechtstreeks van af.

De beide voornoemde documenten hebben weliswaar dezelfde waarde, maar zijn qua inhoud totaal verschillend van elkaar. Ook de procedures tot het bekomen van deze documenten zijn totaal verschillend.

1. *Le certificat de conformité*

Les firmes que l'on appelle communément «importateur officiel» exercent en réalité deux activités, nettement distinctes:

— d'une part, elles remplissent une fonction commerciale: elles distribuent les produits du fabricant;

— d'autre part, elles sont désignées par le législateur comme «représentant» du constructeur, et s'acquittent, dans cette fonction, de toutes les tâches relatives à l'homologation. Elles sont donc en l'espèce mandatées pour fournir un service public.

Pour chaque type de cyclomoteur que l'importateur officiel souhaite commercialiser en Belgique, il demande, en tant que représentant du constructeur, un agrément type aux pouvoirs publics. En cas de réponse positive, les pouvoirs publics délivrent un procès-verbal d'agrément, mieux connu sous sa forme abrégé de P.V.A.

Grâce au P.V.A., le représentant du constructeur a la compétence exclusive pour délivrer de façon illimitée, pendant une période de sept ans, des certificats de conformité pour les cyclomoteurs de ce type, tant ceux qu'il vend lui-même en tant qu'importateur officiel que ceux qui sont vendus par des tiers. Chaque certificat de conformité mentionne le numéro de l'agrément type.

Le représentant de la marque a donc un monopole administratif, tant en ce qui concerne l'obtention d'agréments types (P.V.A.) qu'en ce qui concerne la délivrance de certificats de conformité.

2. *Le procès-verbal d'agrément à titre isolé*

Cette procédure constitue l'exception, et visait initialement les particuliers, par exemple les personnes qui venaient s'établir en Belgique et y amenaient leur véhicule.

Dans cette procédure, les cyclomoteurs ne sont pas soumis aux prescriptions du procès-verbal d'agrément (P.V.A.), mais directement aux prescriptions techniques de l'arrêté royal du 10 octobre 1974. En cas de réponse positive, les pouvoirs publics délivrent un procès-verbal d'agrément à titre isolé. Chaque procès-verbal est assorti, pour chaque cyclomoteur pris individuellement, d'un numéro d'agrément individuel (les numéros «16/...» et «17/...»).

Il y a peu de temps encore, la procédure se faisait intégralement par le biais de l'Administration du Ministère des Communications et de l'Infrastructure. Depuis l'arrêté royal du 6 avril 1995, elle se déroule en deux étapes: d'abord un contrôle (*) des véhicules par l'Inspection automobile, ensuite l'examen administratif des demandes par l'Administration du ministère des Communications et de l'Infrastructure.

(*) *Le contrôle ne porte, bien entendu, pas sur l'état du véhicule, mais l'on compare les caractéristiques techniques aux prescriptions techniques de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.*

II. DONNÉES DU PROBLÈME

1. *Introduction*

Au milieu des années '80, l'on a constaté une hausse sensible des importations effectuées par des indépendants. Il s'est rapidement avéré quasi impossible, pour les commerçants indépendants, d'obtenir des certificats de conformité par l'intermédiaire des

1. *Het gelijkvormigheidsattest*

De bedrijven die men gemeenzaam «officiële invoerder» noemt, oefenen in werkelijkheid twee, duidelijk van elkaar te scheiden, activiteiten uit:

— enerzijds vervullen zij een commerciële functie: zij verdelen de produkten van de fabrikant;

— anderzijds zijn zij door de wetgever aangeduid als «vertegenwoordiger van de constructeur», en vervullen zij in die functie alle taken die met homologatie te maken hebben. In deze functie vervullen zij dus bij delegatie een openbare dienst.

Voor elk type van motorfiets dat de officiële invoerder in België wenst te commercialiseren vraagt hij, als vertegenwoordiger van de constructeur, bij de overheid een typegoedkeuring aan. In gunstig geval levert de overheid dan een proces-verbaal van goedkeuring af, beter bekend onder de afkorting P.V.G.

Het P.V.G. verschaft de vertegenwoordiger van de constructeur de exclusieve bevoegdheid om, gedurende een periode van 7 jaar, onbeperkt gelijkvormigheidsattesten af te geven voor de motorfietsen van dat type, zowel voor de motorfietsen die hij als officiële invoerder zelf verkoopt als aan derden. Elk gelijkvormigheidsattest vermeldt het nummer van de typegoedkeuring (het «P.V.B.-nummer»).

De vertegenwoordiger van het merk heeft dus een administratief monopolie, zowel op het bekomen van typegoedkeuringen (P.V.G.'s) als op de afgifte van gelijkvormigheidsattesten.

2. *Het proces-verbaal van goedkeuring als enig voertuig*

Deze procedure is een uitzonderingsprocedure, die initieel was bedoeld voor particulieren, bijvoorbeeld mensen die zich vanuit het buitenland in België kwamen vestigen en hun voertuig meebrachten.

In deze procedure worden de motorfietsen niet getoetst aan een typegoedkeuring (het P.V.G.), maar rechtstreeks aan de technische vereisten van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 zelf. In gunstig geval levert de overheid een proces-verbaal van goedkeuring als enig voertuig af. Elke proces-verbaal draagt, voor elke motorfiets afzonderlijk, een eigen individueel goedkeuringsnummer (de zogenaamde 16/... en 17/...-nummers).

Tot voor kort verliep de procedure integraal via de Administratie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Sinds het uitvaardigen van het koninklijk besluit van 6 april 1995 verloopt ze in twee stappen: eerst een controle (*) van de voertuigen door de Automobielininspectie, daarna de administratieve afhandeling van de aanvraagdossiers door de Administratie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

(*) *Het gaat hier uiteraard niet om een controle van de staat van het voertuig, maar een toetsing van de technische specificaties aan de technische eisen van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 inzake de verkeersveiligheid. Een fysieke controle van de staat van het voertuig bestaat enkel in de automobielsector, niet in de motorfietsensector.*

II. PROBLEEMSTELLING

1. *Inleiding*

Halfweg de jaren '80 begon de onafhankelijke invoer gevoelig toe te nemen. Voor de onafhankelijke handelaars werd het spoedig quasi onmogelijk om gelijkvormigheidsattesten te bekomen via de vertegenwoordigers/invoerders. Die beletten op alle mo-

représentants et/ou importateurs. Ceux-ci empêchaient de toutes les façons possibles — illégales ! — la délivrance de certificats de conformité aux commerçants indépendants, lesquels sont leurs concurrents directs sur le plan commercial, et entravaient ainsi autant que possible la vente de leurs cyclomoteurs.

Pour remédier à ce problème, l'État belge a permis, dès la fin des années '80, aux commerçants indépendants de suivre la procédure de l'agrément à titre isolé.

L'État belge a lui-même déclaré au Conseil d'État avoir pris cette mesure parce que les importateurs officiels portaient atteinte à la compétitivité des commerçants indépendants, en abusant de leur pouvoir en ce qui concerne la délivrance de certificats de conformité.

Pendant cinq ans, les commerçants indépendants ont suivi cette procédure pour homologuer quasi tous leurs cyclomoteurs. C'était, en pratique, la seule voie qui s'ouvrait à eux.

2. *L'arrêté royal du 6 avril 1995*

Les difficultés auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui ont vu le jour à la suite de la modification de la procédure d'agrément à titre isolé par l'arrêté royal du 6 avril 1995. En plus de l'instauration précitée du contrôle préalable des véhicules par l'Inspection automobile, la modification la plus importante consista en une augmentation du prix de l'homologation, qui est passé de 1 800 francs à 25 000 ou 30 000 francs par cyclomoteur, ce qui a, du coup, rendu la vente de cyclomoteurs non rentable.

L'arrêté royal du 6 avril 1995 est dû à la F.E.B.I.A.C. Nous avons déposé les documents qui le prouvent au Conseil d'État. L'arrêté royal a été promulgué quelques jours seulement avant la chute du Gouvernement précédent; le Conseil d'État n'avait pas été invité à donner son avis.

3. *Les importateurs/représentants*

Immédiatement après la promulgation de l'arrêté royal du 6 avril 1995, les importateurs officiels ont eux aussi augmenté leurs prix, qui sont passés à plus de 10 000 francs par cyclomoteur, et ont pour autant que ce fut encore possible, rendu leur procédure encore plus stricte. L'homologation de cyclomoteurs resta donc aussi quasi impossible par ce canal.

III. MESURES JURIDIQUES

L'impossibilité dans laquelle on se trouvait d'homologuer des cyclomoteurs par le biais tant des pouvoirs publics que des importateurs/représentants risquait de paralyser complètement, à brève échéance, le secteur indépendant et fut la cause directe de la création de l'A.C.I.M./V.O.M.I. Quatorze commerçants (actuellement 35) ont créé l'association et ont immédiatement pris, notamment, un certain nombre de mesures juridiques.

1. *Conseil d'État*

L'association a demandé au Conseil d'État de suspendre (et d'annuler) l'arrêté royal du 6 avril 1995.

Le 6 mars 1996, le Conseil d'État a rejeté la demande pour manque d'intérêt:

«(…); que le Conseil ne peut pas tenir compte d'un intérêt découlant d'une pratique éventuelle, qui ne correspond pas à la législation en vigueur.»

gelijke — onwettige! — manieren de afgifte van gelijkvormigheidsattesten aan de onafhankelijke handelaars, op commercieel vlak hun rechtstreekse concurrenten, en hielden zo de verkoop van deze motorfietsen zoveel als mogelijk tegen.

Om hieraan te verhelpen stelde de Belgische Staat, vanaf het einde van de jaren '80, de procedure van de goedkeuring als alleenstaand geval open voor de onafhankelijke handelaars.

De Belgische Staat heeft zelf aan de Raad van State verklaard dat deze maatregel werd genomen omwille van het feit dat de misbruiken vanwege de officiële invoerders bij de afgifte van gelijkvormigheidsattesten de concurrentiële positie van de onafhankelijke handelaars aantastten.

Gedurende 5 jaar lieten de onafhankelijke handelaars nage­noeg al hun motorfietsen via deze procedure homologeren. Het was in de praktijk de enige weg.

2. *Het koninklijk besluit van 6 april 1995*

De huidige moeilijkheden begonnen toen de procedure van de goedkeuring als enig voertuig wijzigde bij koninklijk besluit van 6 april 1995. Naast de reeds genoemde invoering van de vooraf­gaande controle van de voertuigen door de Automobielin­spectie, was de belangrijkste wijziging een verhoging van het homolo­gatietarief van 1 800 frank naar 25 000 tot 30 000 frank per motor­fiets, een tarief dat de verkoop van de motorfietsen op slag onren­dabel maakte.

Het koninklijk besluit van 6 april 1995 werd geschreven met de pen van Febiac. De stukken die zulks bewijzen, werden door ons neergelegd bij de Raad van State. Het koninklijk besluit werd uitgevaardigd enkele dagen vóór de vorige Regering in lopende zaken ging; er was geen advies aan de Raad van State gevraagd.

3. *De invoerders/vertegenwoordigers*

Onmiddellijk na het uitvaardigen van het koninklijk besluit van 6 april 1995 verhoogden ook de officiële invoerders hun tarie­ven tot meer dan 10 000 frank per motorfiets en verstrakten, voor zover dat nog mogelijk was, hun procedure. Zo bleef het ook langs deze weg zo goed als onmogelijk om motorfietsen te laten homologeren.

III. JURIDISCHE STAPPEN

De situatie, waarbij het zowel langs de overheid als langs de invoerders/vertegenwoordigers onmogelijk was om motorfietsen te laten homologeren, dreigde de onafhankelijke verkoop op korte termijn volledig lam te leggen, en was de directe aanleiding voor de oprichting van V.O.M.I./A.C.I.M. Veertien handelaars (thans 35) stichtten de vereniging en ondernamen onder meer onmiddellijk een aantal juridische stappen.

1. *Raad van State*

Wij verzochten de Raad van State om de schorsing (en vernietiging) van het koninklijk besluit van 6 april 1995.

Het verzoek werd door de Raad van State op 6 maart 1996 afge­wezen wegens gebrek aan belang (citaat):

«(…); dat de Raad geen rekening kan houden met het belang gepuurd uit een mogelijke, niet met de vigerende wetgeving over­eenstemmende praktijk.»

Le Conseil d'État ajoute textuellement que les pouvoirs publics ont voulu résoudre le problème de façon illégale, en ouvrant la procédure de l'agrément à titre isolé aux commerçants, alors qu'elle était uniquement destinée aux particuliers.

Conséquence: depuis l'arrêt du Conseil d'État, les commerçants indépendants ne sont plus en mesure de faire homologuer leurs cyclomoteurs par le biais des pouvoirs publics.

2. *Commission européenne/Conseil de la Concurrence*

Le 11 mai 1995, nous avons déposé une plainte auprès de la Commission européenne, d'une part contre le rôle qu'ont joué les pouvoirs publics en la matière, d'autre part contre les abus des importateurs/représentants.

1. *Contre les pouvoirs publics*

Cette procédure est encore en cours, et la Commission européenne suit pour le moment de très près et avec beaucoup d'intérêt les développements actuels au niveau législatif.

2. *Contre les importateurs/représentants*

La Commission européenne a estimé qu'il s'agissait ici d'une matière interne à la Belgique. Elle a clôturé le dossier et l'a transmis au Conseil de la Concurrence du Ministère des Affaires économiques.

Sur ce, nous avons immédiatement officialisé notre plainte devant le Conseil de la Concurrence, en date du 17 novembre 1995.

Alors que cette procédure était en cours, le Conseil d'État a rendu son arrêt. À la suite de celui-ci, la procédure d'homologation par le biais des pouvoirs publics venait à disparaître, et les commerçants indépendants devaient à nouveau et exclusivement s'en remettre aux représentants/importateurs de la marque de cyclomoteurs.

Cette dépendance a donné lieu immédiatement — au début de la saison des ventes 1996 — à des situations désastreuses: les importateurs officiels continuaient d'empêcher les homologations, par tous les moyens possibles.

Le 13 février 1996, nous avons demandé au président du Conseil de la Concurrence d'appliquer la procédure d'urgence, c'est-à-dire de prendre des mesures urgentes.

Dans son jugement du 4 avril 1996 (*), le président a reconnu le désavantage grave, immédiat et irréparable, et a obligé les importateurs officiels de prendre, à partir du 1^{er} mai 1996, un certain nombre de mesures urgentes destinées à assouplir la procédure d'homologation.

(*) *Le jugement complet comporte 17 pages. Seul le dispositif figure en annexe. Nous soulignons les parallèles qui existent avec la proposition de loi « Grosjean »!*

Conséquence: les importateurs officiels ont élaboré de nouvelles procédures qui, selon la lettre, tiennent certes compte des dispositions du jugement précité, mais qui empêchent l'homologation de différentes autres façons.

3. *Tribunal de commerce*

Nous n'avions plus de temps à perdre — nous étions entre-temps en pleine saison des ventes 1996! — et nous avons dès lors immédiatement intenté une action en référé devant le tribunal de commerce de Termonde (uniquement contre deux importateurs/représentants de la partie néerlandophone du pays, à savoir Honda Belgium N.V. et Suzuki Belgium N.V.).

De Raad van State stelt met zoveel woorden dat de overheid op onwettige wijze een oplossing heeft willen geven aan het probleem, door het openstellen van de procedure van de goedkeuring als enig voertuig voor handelaars, terwijl deze procedure enkel voor particulieren is bedoeld.

Gevolg: sinds het arrest van de Raad van State bestaat er voor de onafhankelijke handelaars geen homologatieprocedure meer via de overheid.

2. *Europese Commissie/Raad voor de Mededinging*

Op 11 mei 1995 legden wij klacht neer bij de Europese Commissie, enerzijds tegen de rol van de overheid in deze, anderzijds tegen de misbruiken vanwege de invoerders/vertegenwoordigers.

1. *Tegen de overheid*

Deze procedure loopt nog en de Europese Commissie volgt momenteel van zeer nabij en met belangstelling de huidige ontwikkelingen op wetgevend vlak.

2. *Tegen de invoerders/vertegenwoordigers*

De Europese Commissie was van oordeel dat het hier een interne Belgische aangelegenheid betreft. Zij sloot het dossier af en maakte het over aan de Raad voor de Mededinging van het Ministerie van Economische Zaken.

Onmiddellijk daarop aansluitend officialiseerden wij onze klacht ten aanzien van de Raad voor de Mededinging op 17 november 1995.

Terwijl de procedure liep, velde de Raad van State intussen zijn arrest. Als gevolg daarvan kwam de homologatieprocedure via de overheid weg te vallen, en waren de onafhankelijke handelaars opnieuw uitsluitend aangewezen op de vertegenwoordiger/invoerder van het merk.

Dat leidde onmiddellijk — aan het begin van het verkoopseizoen 1996! — tot rampzalige toestanden: de officiële invoerders bleven alle mogelijke manieren de homologaties beletten.

Op 13 februari 1996 verzochten wij de Voorzitter van de Raad voor de Mededinging om de toepassing van de hoogdringendheidsprocedure, het nemen van hoogdringende maatregelen.

In zijn vonnis van 4 april 1996 (*) erkende de Voorzitter het ernstig, onmiddellijk en onherstelbaar nadeel en verplichtte de officiële invoerders met ingang van 1 mei 1996 tot een aantal hoogdringende maatregelen die de homologaties moesten versoepelen.

(*) *Het volledige vonnis beslaat 17 bladzijden. U gelieve in bijlage enkel de beschikking te willen vinden. Wij wijzen u op de parallellen met het wetsvoorstel « Grosjean »!*

Het gevolg: de officiële invoerders stelden nieuwe procedures op die, naar de letter, weliswaar rekening hielden met het voorafmelde vonnis, maar ons op tal van andere manieren het homologeren beletten.

3. *Rechtbank van Koophandel*

Wij hadden geen tijd meer te verliezen — het verkoopseizoen 1996 was inmiddels in volle gang! — en wendden ons dan onmiddellijk in kort geding tot de Rechtbank van Koophandel te Dendermonde (en enkel tegen twee invoerders/vertegenwoordigers uit het Nederlandstalig landsgedeelte, nl. Honda Belgium N.V. en Suzuki Belgium N.V.).

Dans son jugement du 30 mai 1996, le président du tribunal de commerce a obligé les importateurs/représentants à prendre un certain nombre de mesures supplémentaires (*).

(*) *Un aspect important de l'affaire n'a pas encore été examiné: comment faut-il inscrire des cyclomoteurs européens, assortis d'un certificat de conformité délivré par l'État membre exportateur, pour lequel le représentant/importateur a fait la déclaration imposée par le président du Conseil de la concurrence?*

L'État belge a été assigné en intervention, l'affaire a été plaidée le 26 juin 1996, et nous attendons le jugement.

Conséquence : malgré un léger assouplissement, par-ci par-là, à la suite des deux jugements, les difficultés continuent à s'accumuler [quelques exemples, différentes selon la marque: attente de trois mois (B.M.W.), attente d'un mois (Harley Davidson), certificats de conformité illégaux et refus illégaux (Honda), attente de trois semaines et homologations de trois cyclomoteurs au maximum à chaque fois (Yamaha), etc.].

Actuellement, en pleine saison des ventes, il reste très difficile d'homologuer des cyclomoteurs par l'intermédiaire du représentant/importateur, et le volume des ventes est très sérieusement compromis pour tous les commerçants concernés. Tous les membres de notre association, soit 35 commerçants, ont vu, pendant la première moitié de 1996, leur chiffre d'affaires baisser de 35 à 40 p.c. par rapport à la période correspondante de 1995!

IV. LE PROJET DE LOI «GROSJEAN»

La Chambre des représentants a reconnu le caractère urgent de la question et a approuvé unanimement la proposition de loi, et ce dans un délai relativement court.

Le Sénat a cependant évoqué la proposition de loi, ce qui a eu pour effet direct que nos problèmes ne sont toujours pas résolus.

*
* *

Monsieur le président, nous pouvons vous assurer du respect que nous portons à l'État et à ses institutions. Nous ne souhaitons nullement contester le droit du Sénat, de ses commissions et de ses membres d'examiner des propositions de loi, tout au contraire.

Par la présente, nous souhaitons uniquement solliciter votre bienveillance en ce qui concerne les problèmes vraiment graves auxquels sont confrontés depuis longtemps déjà les commerçants indépendants. La vente de cyclomoteurs, tout comme la conduite même de ceux-ci, constitue une activité saisonnière, et une partie considérable de la saison de vente 1996 s'avère déjà être désastreuse.

Si l'on ne trouve pas rapidement une solution, il y aura inévitablement un certain nombre de faillites dans un proche avenir. Il faut absolument éviter ces faillites : nos membres exercent une profession parfaitement légitime et respectable, ils prennent des initiatives, font des investissements et emploient du personnel. Ils ont le droit de pouvoir vendre normalement des cyclomoteurs. Ils ont le droit d'obtenir, par le biais d'une procédure normale et légitime, des certificats de conformité ou des documents équivalents, conformément à la législation et à la jurisprudence belge et européenne relative à la libre circulation des biens et à la concurrence économique.

Au cours de l'audition en commission le 26 juin 1996, la F.E.B.I.A.C. a, pour la première fois, et ce probablement en raison des circonstances, exprimé son respect pour notre association et ses membres. Je puis vous assurer que ces paroles contrastent très vivement avec la réalité quotidienne.

In zijn vonnis van 30 mei 1996 verplichtte de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel de invoerders/vertegenwoordigers tot een aantal bijkomende maatregelen (*).

(*) *Eén belangrijk aspect van de zaak werd nog niet behandeld: de vraag hoe Europese motorfietsen, begeleid door een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de Lidstaat van uitvoer, waarvoor de vertegenwoordiger/invoerder een verklaring heeft afgelegd zoals opgelegd door de Voorzitter van de Raad voor de Mededinging, moeten worden ingeschreven.*

De Belgische Staat werd in tussenkomst gedagvaard, de zaak werd gepleit op 26 juni 1996 en wij wachten nu op de uitspraak.

Het gevolg : ondanks een lichte versoepeling hier en daar ten gevolge van de beide vonnissen, blijven de moeilijkheden maar aanslepen [enkele voorbeelden, verschillend van merk tot merk: wachttijden van drie maanden (B.M.W.), wachttijden van een maand (Harley Davidson), onwettige gelijkvormigheidsattesten en onwettige weigeringen (Honda), wachttijden van drie weken en maximum drie motorfietsen per keer (Yamaha), enz.].

Momenteel, in volle verkoopseizoen, blijft het zeer moeilijk om motorfietsen via de vertegenwoordiger/invoerder te laten homologeren en wordt de verkoop van alle betrokken handelaars zeer ernstig geschaad. Alle leden van onze vereniging, 35 handelaars, zagen hun omzet tijdens de eerste helft van 1996 dalen met 35 tot 40 pct. vergeleken bij de eerste helft van 1995!

IV. HET WETSVOORSTEL «GROSJEAN»

De Kamer van volksvertegenwoordigers erkende het hoogdringende karakter van de aangelegenheid, en keurde het wetsvoorstel in een relatief korte termijn unaniem goed.

Het wetsvoorstel werd echter door de Senaat geëvoceerd, met als rechtstreeks gevolg dat er tot op heden nog steeds geen oplossing voor onze problemen is.

*
* *

Mijnheer de Voorzitter, wij kunnen u verzekeren van ons respect voor de Staat en zijn instellingen. Wij wensen de susceptibiliteit van wetsvoorstellen aan het oordeel van de Senaat, zijn Commissies en zijn Leden niet te betwisten, wel integendeel.

Wij willen u met dit schrijven enkel begrip vragen voor de werkelijk ernstige problemen waarmee de onafhankelijke handelaars nu reeds geruime tijd kampen. De verkoop van motorfietsen is — net zoals het motorrijden zelf — een seizoensgebonden activiteit, en een aanzienlijk gedeelte van het verkoopseizoen 1996 is nu al desastreus geweest.

Indien er niet snel een oplossing komt, dan leidt dit onherroepelijk tot een aantal faillissementen in de nabije toekomst. Dat mag niet gebeuren : onze leden oefenen een perfect legitiem en respectabel beroep uit, zij nemen initiatief, investeren en stellen mensen te werk. Zij hebben het recht om motorfietsen op normale wijze te kunnen verkopen. Zij hebben recht op het bekomen van gelijkvormigheidsattesten of gelijkwaardige documenten, en op een normale en deugdelijke procedure die daarin voorziet, in overeenstemming met de Belgische en Europese wetgeving en jurisprudentie op het vlak van het vrije goederenverkeer en de economische mededinging.

Tijdens de hoorzitting in de commissie van 26 juni 1996 drukte Febiac — voor het eerst en wellicht onder druk van de omstandigheden — haar respect uit voor onze vereniging en haar leden. Ik kan u verzekeren dat deze woorden in schril contrast staan tot de dagelijkse werkelijkheid.

Nous espérons vous avoir démontré, par cet exposé, qu'il est plus que temps que les pouvoirs publics règlent cette matière de façon appropriée.

Nous vous demandons poliment, mais avec la plus grande insistance, de bien vouloir veiller à ce que la suite de la procédure législative se déroule aussi vite que possible, de sorte que la saison des ventes 1996 puisse encore quelque peu être sauvée.

Vous remerciant à l'avance de l'attention que vous voudrez bien accorder à la présente, nous vous prions d'agréer, monsieur le président, l'expression de notre considération la plus distinguée.

KARL JACOBS,
Administrateur délégué et mandataire.

Wij hopen u met deze uiteenzetting te hebben aangetoond dat het werkelijk de hoogste tijd is dat de overheid de materie op deugdelijke wijze regelt.

Wij vragen u beleefd, doch met de grootst mogelijke aandrang, om te willen bijdragen tot een zo snel mogelijk verloop van de verdere wetgevende procedure, zodat het verkoopseizoen 1996 nog enigszins gered kan worden.

Met onze dank bij voorbaat voor de aandacht die u aan dit schrijven zult willen besteden, verblijven wij inmiddels,

Met de meeste hoogachting,

KARL JACOBS,
Afgev. beheerder en mandataris.

ANNEXE 5**CONSEIL DE LA CONCURRENCE**

4 avril 1996

PAR CES MOTIFS,

Nous, Prosper Vanhelmont, membre suppléant du Conseil de la Concurrence, désigné par la présidente du Conseil de la Concurrence le 1^{er} mars 1996 en vue de la remplacer conformément à l'article 2 du règlement d'ordre intérieur, jusqu'à ce que une décision au fond soit rendue par le Conseil de la Concurrence concernant la plainte enregistrée par le Service, le 17 novembre 1995, dans la présente affaire,

interdisons à Honda Belgium S.A., à Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (importateur de Ducati), à D'Ieteren Sport S.A. (importateur de Yamaha), à Goegebeur & Vigoni S.A. (importeur de Kawasaki) et Suzuki Belgium de demander pour la demande et la délivrance d'un certificat de conformité un prix supérieur à celui appliqué antérieurement à l'introduction de l'arrêté royal du 6 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974;

obligeons lesdites entreprises à motiver tout refus de délivrer un certificat de conformité;

interdisons en outre auxdites entreprises de soumettre une demande ainsi que la délivrance d'un certificat de conformité aux conditions suivantes:

— l'obligation d'introduire une demande de certificat de conformité via un distributeur officiel, c'est-à-dire un commerçant faisant partie du réseau de distribution des importateurs officiels;

— la limitation du contrôle à seulement deux motos par distributeur officiel et/ou par semaine ou par jour;

obligeons lesdites entreprises à délivrer, à partir du 1^{er} mai 1996, sans convocation à présenter la motocyclette, lors de la demande de certificat de conformité pour des motocyclettes importées d'autres pays membres de l'Union Européenne sous couvert d'un certificat de conformité délivré par les instances compétentes des pays d'exportation, un document situant la moto concernée par rapport au type le plus approchant déjà agréé en Belgique;

condamnons Honda Belgium S.A., Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (importateur de Ducati), D'Ieteren Sport S.A. (importateur de Yamaha), Goegebeur & Vigoni S.A. (importateur de Kawasaki) et Suzuki Belgium à payer une astreinte de 100 000 francs par infraction constatée, avec un maximum de 250 000 francs par jour.

Ainsi décidé par le président du Conseil de la Concurrence en date du 4 avril 1996.

Copie certifié conforme

Prosper VANHELMONT.

BIJLAGE 5**RAAD VOOR DE MEDEDINGING**

4 april 1996

OM DEZE REDENEN,

Wij, Prosper Vanhelmont, plaatsvervangend lid van de Raad voor de Mededinging, aangewezen door de voorzitter van de Raad voor de Mededinging op 1 maart 1996 om haar overeenkomstig artikel 2 van het huishoudelijk reglement te vervangen, totdat een uitspraak ten gronde zal worden gedaan door de Raad voor de Mededinging inzake de door de Dienst in onderhavige zaak op 17 november 1995 geregistreerde klacht,

verbieden Honda Belgium N.V., Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (invoerder van Ducati), D'Ieteren Sport N.V. (invoerder van Yamaha), Goegebeur & Vigoni N.V. (invoerder van Kawasaki) en Suzuki Belgium om aan een aanvraag en aflevering van een gelijkvormigheidsattest een prijs te verbinden die hoger is dan deze gehanteerd werd vóór de invoering van het koninklijk besluit van 6 april 1995, dat het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 wijzigde;

verplichten dezelfde ondernemingen om elke weigering tot afgifte van een gelijkvormigheidsattest te motiveren;

verbieden dezelfde ondernemingen bovendien vanaf 1 mei 1996 om aan de aanvraag en aflevering van een gelijkvormigheidsattest de volgende voorwaarden op te leggen:

— het verplichten om een aanvraag van het gelijkvormigheidsattest in te dienen via een officiële verdeler, d.i. een handelaar die deel uitmaakt van het verdelersnet van de officiële invoerder;

— de beperking van de keuring tot slechts twee motorfietsen per officiële verdeler en/of per week of per keuringsdag;

verplichten dezelfde ondernemingen vanaf 1 mei 1996, zonder oproep om de motorfiets te tonen bij aanvraag om een gelijkvormigheidsattest voor motorfietsen ingevoerd uit andere lidstaten van de Europese Unie onder begeleiding van een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de bevoegde instanties van de lidstaat van uitvoer, een document af te leveren waarin de betrokken motorfiets wordt gesitueerd ten opzichte van het meest benaderende type dat in België is goedgekeurd;

veroordelen Honda Belgium N.V., Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (invoerder van Ducati), D'Ieteren sport N.V. (invoerder van Yamaha), Goegebeur & Vigoni N.V. (invoerder van Kawasaki) en Suzuki Belgium tot een dwangsom van 100 000 frank per vastgestelde inbreuk op het hierboven aangehaald bevel, met een maximum van 250 000 frank per dag.

Aldus beslist door de voorzitter van de Raad voor de Mededinging op 4 april 1996.

Kopie gelijkvormig verklaard

Prosper VANHELMONT.

ANNEXE 6

Monsieur le Président et Mesdames et Messieurs les Sénateurs de la Commission des Finances et des Affaires économiques

Palais de la Nation

7, rue de Louvain

1000 Bruxelles

Bruxelles, le 3 juillet 1996.

Monsieur le Président,

Évocation de la proposition de loi Grosjean, visant à modifier la loi du 21 juin 1985.

Je me réfère à la séance tenue le mercredi 3 juillet 1996 et vous remercie de l'accueil réservé aux parties.

Je prends connaissance du courrier que Me Goossens a estimé devoir vous adresser ce 2 juillet 1996 et je me vois dans l'obligation de vous adresser les observations suivantes :

1. Concernant la séance du 3 juillet 1996

La composition des deux délégations était claire, chacune devait être représentée par deux personnes nommément désignées, accompagnées d'un avocat.

À notre grande surprise, l'A.C.I.M. s'est permis d'assister à la séance, représenté par les deux représentants prévus, accompagnés de Me Goossens, mais en outre avec un certain M. Meyers (dont j'ignore d'ailleurs les titres et qualités), qui n'était pas invité et qui, plus est, a pris longuement la parole.

Il me paraît que ce fait a porté préjudice à la F.E.B.I.A.C. en déséquilibrant les débats prévus. Il est regrettable que l'A.C.I.M. ait de la sorte volontairement outrepassé l'esprit et les termes mêmes de l'invitation reçue, en manière telle que je vous demande d'acter les plus expresse réserves de la F.E.B.I.A.C. quant à la régularité de la séance et au respect des droits des parties.

2. Concernant le non-respect de la Constitution

Me Goossens, par sa lettre du 2 juillet 1996, fait tout un exposé quant à un point de droit constitutionnel (consultation des régions).

Il s'agit d'un problème qui n'a pas été soulevé lors de la séance du 3 juillet 1996 et j'ignore quelle est la source des informations de mon confrère. Je vous saurais gré de m'éclairer.

Quoi qu'il en soit, il me paraît certain que tout le processus législatif qui a abouti au vote anormalement accéléré de la proposition Grosjean, est d'une validité plus que douteuse et que la F.E.B.I.A.C. reste et restera très attentive à toute nullité éventuelle qui entraînerait nécessairement un recours en annulation au Conseil d'État.

BIJLAGE 6

Aan de Voorzitter en de Senatoren die lid zijn van de Commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden

Paleis der Natie

Leuvenseweg 7

1 000 Brussel

Brussel, 3 juli 1996.

Mijnheer de Voorzitter,

Evocatie van het wetsvoorstel Grosjean tot wijziging van de wet van 21 juli 1985.

Onder verwijzing naar de vergadering van woensdag 3 juli 1996, dank ik u voor het onthaal dat de partijen ten deel is gevallen.

Ik neem kennis van de brief die de heer Goossens geoordeeld heeft u te moeten sturen op 2 juli 1996 en zie mij genoodzaakt u de volgende opmerkingen mee te delen :

1. Betreffende de vergadering van 3 juli 1996

Over de samenstelling van de twee afvaardigingen bestond er geen onduidelijkheid: elke afvaardiging moest vertegenwoordigd zijn door twee bij name aangewezen personen, vergezeld van een advocaat.

Tot mijn niet geringe verrassing heeft V.O.M.I. zich veroorloofd de vergadering bij te wonen, weliswaar vertegenwoordigd door de twee voorziene vertegenwoordigers, vergezeld van de heer Goossens, maar daarbij nog een zekere heer Meyers, wiens titels en hoedanigheden mij overigens onbekend zijn, die niet op de vergadering was uitgenodigd en die bovendien lang aan het woord is geweest.

Het wil mij voorkomen dat dit feit aan F.E.B.I.A.C. groot nadeel heeft berokkend omdat de geplande debatten niet evenwichtig zijn verlopen. Het is te betreuren dat V.O.M.I. zodoende opzettelijk de geest en de voorwaarden van de ontvangen uitnodiging naar zijn hand heeft gezet zodat ik mij genoodzaakt zie u te vragen in de notulen op te nemen dat F.E.B.I.A.C. zeer uitdrukkelijk voorbehoud maakt voor de regelmatigheid van de vergadering en de eerbied voor de rechten van de partijen.

2. Betreffende de niet-naleving van de Grondwet

In zijn brief van 2 juli 1996 wijdt de heer Goossens een hele uiteenzetting aan een punt van het grondwettelijk recht (raadpleging van de gewesten).

Dat probleem is *niet* ter sprake gekomen tijdens de vergadering van 3 juli 1996 en het is mij niet bekend uit welke bron mijn confrater die informatie heeft vernomen. Ik verzoek u mij daarover informatie mee te delen.

Hoe dan ook, voor mij lijkt vast te staan dat de geldigheid van het wetgevingswerk dat is uitgemond in een abnormaal snelle stemming over het wetsvoorstel Grosjean meer dan twijfelachtig is en dat F.E.B.I.A.C. zeer attent blijft en dat zal blijven voor een eventuele nietigheid die noodzakelijkerwijze zal leiden tot het instellen van een beroep tot vernietiging bij de Raad van State.

Les réserves expresses de la F.E.B.I.A.C. à cet égard sont également, si vous le voulez bien, à acter officiellement par votre commission.

3. Concernant les documents remis par l’A.C.I.M.

J’apprends, par le courrier du 2 juillet 1996 de Me Goossens, que celui-ci aurait remis à votre commission le texte écrit de son intervention orale.

Ce texte ne m’a pas été communiqué et est donc à rejeter.

Un débat contradictoire devant une commission sénatoriale — comme devant toute autorité judiciaire — suppose la transparence des communications afin de garantir les droits de la défense.

J’estime personnellement regrettable d’apprendre, a posteriori, que le conseil de l’A.C.I.M. ait laissé à votre commission un document dont je n’ai pas connaissance.

Je vous demande donc, sur ce point aussi, d’acter officiellement ma protestation et les réserves de la F.E.B.I.A.C.

4. Concernant les amendements proposés par la F.E.B.I.A.C.

Je tiens à vous rappeler que pendant la séance du 3 juillet 1996, la F.E.B.I.A.C. a fait remettre à tous les participants le texte complet, et dans les deux langues, des amendements proposés.

Il faut constater que ni lors de la séance du 3 juillet 1996, ni depuis lors, l’A.C.I.M. n’a fait part d’une quelconque opposition ou même d’une quelconque observation au sujet de ces amendements et que ceux-ci sont dès lors à considérer comme acceptés par l’A.C.I.M.

Je vous prie de bien vouloir acter ce point très important.

5. Concernant la décision du Président du Conseil de la Concurrency du 4 avril 1996

Déférant à votre demande, à l’issue de la séance précitée, je vous communique en annexe cette décision du 4 avril 1996 qui, statuant au provisoire, n’a malheureusement pas réglé du tout le problème de fond.

Les représentants officiels des marques concernées ont interjeté appel de cette décision devant la Cour d’Appel de Bruxelles, laquelle est également saisie du fond du litige quant à l’existence ou non d’une éventuelle position dominante (position dominante formellement contestée par les membres de la F.E.B.I.A.C.).

Les autres décisions judiciaires qui se succèdent et notamment celle rendue par M. le Président du Tribunal de Commerce de Termonde, sont sans intérêt pour votre commission, s’agissant des incidents et des péripéties judiciaires suscités par l’interprétation et l’exécution de la décision du 4 avril 1996.

À ce sujet et pour votre complète information, je vous adresse les copies des lettres qui m’ont été adressées le 30 avril 1996 et le 7 mai 1996 par M. le Directeur Général de l’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure. Ces lettres sont bien connues de l’A.C.I.M. et ont d’ailleurs été déposées à l’occasion des différents débats judiciaires récents.

Qu’il me suffise de constater que l’Administration s’interroge manifestement quant à la possibilité d’exécuter valablement et légalement la décision du 4 avril 1996.

Ik verzoek u tevens dit uitdrukkelijk voorbehoud van F.E.B.I.A.C. officieel in de notulen van uw commissie op te nemen.

3. Betreffende de documenten afgegeven door V.O.M.I.

Uit de brief van de heer Goossens dd. 2 juli 1996 verneem ik dat hij aan uw commissie de geschreven tekst van zijn mondeling betoog zou hebben bezorgd.

Die tekst werd mij *niet* meegedeeld en dient dus geweigerd te worden.

Een debat op tegenspraak voor een Senaatscommissie, zoals trouwens voor elk rechtscollege veronderstelt transparantie van de mededelingen om de rechten van de verdediging te waarborgen.

Persoonlijk betreur ik dat ik naderhand heb moeten vernemen dat de raadsman van V.O.M.I. aan uw commissie een document heeft overhandigd waarvan ik niet op de hoogte ben.

Ook voor dit punt verzoek ik u dus officieel mijn protest en het voorbehoud van F.E.B.I.A.C. in de notulen op te nemen.

4. Betreffende de amendementen voorgesteld door F.E.B.I.A.C.

Ik sta erop u eraan te herinneren dat F.E.B.I.A.C. tijdens de vergadering van 3 juli 1996 aan alle deelnemers de volledige en tweetalige tekst van de voorgestelde amendementen heeft meegedeeld.

Ik stel vast dat V.O.M.I. noch tijdens de vergadering van 3 juli 1996, noch nadien zich daar op welke wijze ook zou tegen verzet hebben of over die amendementen enige opmerking zou hebben gemaakt en dat men er bijgevolg mag van uitgaan dat V.O.M.I. met de amendementen akkoord gaat.

Ik verzoek u dit zeer belangrijk punt op te nemen in de notulen.

5. Betreffende de beslissing van de Voorzitter van de Raad voor de Mededinging van 4 april 1996

Ingaand op uw verzoek aan het slot van de bedoelde vergadering deel ik u in de bijlage de beslissing van 4 april 1996 mee die als voorlopige uitspraak jammer genoeg wat de grond van de zaak betreft helemaal geen oplossing heeft geboden.

De officiële vertegenwoordigers van de betrokken merken zijn bij het hof van beroep te Brussel tegen deze beslissing in beroep gegaan. Bij dat hof is eveneens aanhangig gemaakt de zaak ten gronde over de vraag of er al dan niet een eventuele dominante positie bestaat (wat uitdrukkelijk wordt aangevochten door de leden van F.E.B.I.A.C.).

De andere gerechtelijke beslissingen die elkaar opvolgen, onder meer die van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde, hebben voor uw commissie geen belang omdat het om incidenten en gerechtelijke twistpunten gaat volgend uit de interpretatie en de uitvoering van de beslissing van 4 april 1996.

Daarover en te uwer informatie stuur ik hierbij een kopie van de brieven die mij op 30 april 1996 en op 7 mei 1996 werden toegezonden door de Directeur-generaal van het Bestuur van de Verkeersreglementering en de Infrastructuur. V.O.M.I. is van het bestaan van deze brieven goed op de hoogte en bovendien zijn de brieven neergelegd tijdens de recente gerechtelijke debatten.

Ik wil daaraan alleen nog toevoegen dat ik vaststel dat het Bestuur kennelijk met een aantal vragen zit over de mogelijkheid om de beslissing van 4 april 1996 geldig en wettig uit te voeren.

6. Concernant les éléments de fait nouveaux soulevés par l'A.C.I.M.

Par son courrier de ce 2 juillet 1996, Me Goossens, à la demande de ses clients, tente d'influencer votre commission par des considérations de fait récentes opposant la S.A. Honda Belgium et l'importateur parallèle, M. Verboven.

Je dois contester formellement le bien-fondé des imputations formulées par M. Verboven qui tente manifestement de faire dévier le débat vers des querelles sans fin sur des détails mineurs dont sont saisies les autorités judiciaires et dont votre commission n'a évidemment pas à connaître sous peine de se perdre dans des détails, et ce à l'infini.

Le seul problème fondamental à résoudre reste essentiellement de pacifier la situation.

À cet égard, la F.E.B.I.A.C. a apporté une contribution positive par les amendements proposés.

Je vous confirme que votre commission sénatoriale, et partant le Sénat, fera œuvre très utile en contribuant par son autorité et par sa rigueur intellectuelle à aboutir au vote d'une loi plus équilibrée.

Toute querelle de détail est futile et dérisoire au niveau qui est celui de votre commission.

Il va de soi que j'adresse une copie de la présente à Me Goossens.

Je vous prie d'agréer, M. le Président, Mesdames et Messieurs les Sénateurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Robert CHANTELOT.

6. Betreffende de nieuwe feiten die door V.O.M.I. zijn aangevoerd

Met zijn brief van 2 juli 1996 probeert de heer Goossens op verzoek van zijn cliënten uw commissie te beïnvloeden met een aantal beschouwingen over de twist tussen de N.V. Honda Belgium en de parallelle invoerder, de heer Verboven.

Ik betwist formeel de gegrondheid van de aantijgingen van de heer Verboven, die er kennelijk naar streeft het debat af te zwakken tot oeverloos getwist over minder belangrijke details, die bij de gerechtelijke instanties aanhangig zijn en waarvan uw commissie uiteraard geen kennis moet nemen omdat ze niet gebaat is bij oeverloze debatten.

Het enige fundamentele probleem dat om een oplossing vraagt, is uiteraard het kalmeren van de gemoederen.

Op dat punt heeft F.E.B.I.A.C. een positieve bijdrage geleverd met de ingediende amendementen.

Ik bevestig dat uw Senaatscommissie en bijgevolg de hele Senaat nuttig werk kan leveren door zijn gezag en zijn rationaliteit aan te wenden om een evenwichtiger wet tot stand te brengen.

Op het niveau van een commissie als de uwe zijn twisten over detailkwesties futiel en lachwekkend.

Uiteraard stuur ik een kopie van deze brief aan de heer Goossens.

Met bijzondere hoogachting.

Robert CHANTELOT.

Brussel 4 april 1996

De heer Chantelot Robert

Advokaat

Louis Lepoutrelaan 95

1050 Brussel

Betreft: — Aanvraag voorlopige maatregelen voorzien bij artikel 35 van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging.

— Klacht bij de Algemene Inspectie van de prijzen en de mededinging van occasiemarkt De Zwarte Arend B.V.B.A en andere/Honda Belgium N.V. en andere.

— Dossier bij de Raad V.M.P. 96/0002.

Geachte heer,

Overeenkomstig de bepalingen van artikel 35, § 3, van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging heb ik de eer u in bijlage een authentiek afschrift te laten worden van de beslissing nr. 96 — vmp — 2, genomen op 4 april 1996 door de voorzitter van de Raad voor de Mededinging in hogervermelde zaak.

Deze beslissing is vatbaar voor hoger beroep bij het Hof van Beroep te Brussel binnen een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf de dag van deze kennisgeving en dit volgens de bepalingen van artikel 43 van de vermelde wet van 5 augustus 1991.

Hoogachtend,

voor de Raad, secretaris,

W. PONNET.

CONSEIL DE LA CONCURRENCE

Décision du 4 avril n° 96-V.M.P.-2 du Président du Conseil de la Concurrence concernant une demande de mesures provisoires présentée par occasiemarkt De Arend B.V.B.A., Moto Deschouwer N.V., Erixhonda B.V.B.A., Quality Bikes B.V.B.A., Maaskant Motors N.V., Wim Motors B.V.B.A., Delta Motorcycles N.V., G.S.M. N.V. M. Dirk Praet, M. Johan Caset, Biker's Dream S.A. et Motorworld S.A.

Procédure

Le 17 novembre 1995, le Service de la Concurrence a enregistré la plainte de 12 importateurs indépendants dirigée contre certains importateurs officiels de motocyclettes et contre Febiac. La plainte se fonde sur la violation des articles 2 et 3 de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique, ci-après dénommée L.P.C.E.

Plus précisément, les importateurs indépendants se plaignent que lesdits importateurs officiels abusent de leur position en ce qui concerne la délivrance de certificats de conformité et qu'il y a eu une concertation au sein de Febiac en vue de faire obstacle à l'importation parallèle.

Par une lettre du 13 février 1996, parvenue au secrétariat du Conseil de la Concurrence le 14 février 1996, occasiemarkt De Arend B.V.B.A., Moto Deschouwer N.V., Erixhonda B.V.B.A., Quality Bikes B.V.B.A., Maaskant Motors N.V., Wim Motors B.V.B.A., Delta Motorcycles N.V., G.S.M. N.V., M. Dirk Praet, exerçant ses activités sous la dénomination «Motorsport Dino», M. Johan Caset, exerçant ses activités sous la dénomination «Auto-Motorcenter Caset», Biker's Dream N.V. et Motorworld N.V. ont introduit une demande de mesures provisoires, conformément à l'article 35, L.P.C.E.

Cette demande est dirigée contre Honda Belgium N.V. Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (importateur de Ducati), D'Ieteren Sport N.V. (importateur de Yamaha), Goegebeur & Vigoni N.V. (importateur de Kawasaki), Suzuki Belgium et A.S.B.L. Febiac.

Le Service de la Concurrence a soumis son rapport au Conseil dans l'affaire susmentionnée le 1^{er} mars 1996.

Le rapporteur du Service de la Concurrence et les parties ont été entendus à l'audience du 19 mars 1996. Les parties requérantes étaient représentées par M. Bart R. Goossens, les parties défendresses par M. R. Chantelot.

M. Goossens a déclaré qu'il ne représentait plus G.S.M. S.A. et que, dans la présente procédure, les parties requérantes renonçaient à leur demande à l'égard de l'A.S.B.L. Febiac; M. Chantelot a déclaré qu'il acceptait cette renonciation.

Un mémoire a été déposé par les parties contre lesquelles la demande est dirigée; un mémoire en réponse a été déposé par les parties requérantes; elles ont renoncé au caractère confidentiel qu'elles avaient indiqués comme tels; l'affaire a été mise en délibéré à l'audience du 19 mars 1996.

Les faits

Conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, tout véhicule construit ou assemblé en Belgique, ou importé en Belgique sous couvert d'une déclaration pour la consommation, doit faire l'objet d'une agréation par type.

L'agréation, accordée par le ministre des Communications ou son délégué, est destinée à constater si le véhicule satisfait aux dispositions de l'arrêté.

RAAD VOOR DE MEDEDINGING

Beslissing van 4 april 1996 nr. 96-V.M.P.-2 van de Voorzitter van de Raad voor de Mededinging betreffende een vraag om voorlopige maatregelen vanwege occasiemarkt De Arend B.V.B.A., Moto Deschouwer N.V., Erixhonda B.V.B.A., Quality Bikes B.V.B.A., Maaskant Motors N.V., Wim Motors B.V.B.A., Delta Motorcycles N.V., G.S.M. N.V., de heer Dirk Praet, de heer Johan Caset, Biker's Dream N.V. en Motorworld N.V.

Procedure

Op 17 november 1995 registreerde de Dienst voor de Mededinging van klacht van 12 onafhankelijke invoerders gericht tegen sommige officiële invoerders van motorfietsen en tegen Febiac. De klacht is gebaseerd op een schending van de artikels 2 en 3 van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging, hierna genoemd W.B.E.M.

Meer bepaald klagen de onafhankelijke invoerders dat deze officiële invoerders misbruik maken van hun positie om gelijkvormigheidsattesten af te leveren en dat onderling overleg heeft plaatsgevonden in de schoot van Febiac om de parallelle invoer aan banden te leggen.

Bij brief van 13 februari 1996, ontvangen door het secretariaat van de Raad voor de Mededinging op 14 februari 1996, hebben occasiemarkt De Arend B.V.B.A., Moto Deschouwer N.V., Erixhonda B.V.B.A., Quality Bikes B.V.B.A., Maaskant Motors N.V., Wim Motors B.V.B.A., Delta Motorcycles N.V., G.S.M. N.V., de heer Dirk Praet, handeldrijvend onder de benaming «Motorsport Dino», de heer Johan Caset, handeldrijvend onder de benaming «Auto-Motorcenter Caset», Biker's Dream N.V. en Motorworld N.V. een aanvraag ingediend tot het nemen van voorlopige maatregelen, overeenkomstig artikel 35, W.B.E.M.

Deze vraag is gericht tegen Honda Belgium N.V., Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (invoerder van Ducati), D'Ieteren Sport N.V. (invoerder van Yamaha), Goegebeur & Vigoni N.V. (invoerder van Kawasaki), Suzuki Belgium en V.Z.W. Febiac.

De Dienst voor de Mededinging heeft op 1 maart 1996 zijn verslag in bovenvermelde zaak neergelegd bij de Raad.

Op de zitting van 19 maart 1996 werden de verslaggever van de Dienst voor de Mededinging en partijen gehoord. De verzoekende partijen werden vertegenwoordigd door de heer Bart R. Goossens, de verwerende partijen door de heer R. Chantelot.

De heer Goossens verklaarde niet langer op te treden voor G.S.M. N.V. en in onderhavige procedure afstand te doen van zijn verzoek ten aanzien van V.Z.W. Febiac; de heer Chantelot verklaarde met deze afstand akkoord te gaan.

Een memorie werd neergelegd door de partij tegen wie de vraag is gericht; een memorie van antwoord werd neergelegd door de verzoekende partijen; zij deden afstand van de vertrouwelijkheid van stukken die zij als dusdanig hadden aangegeven; de zaak werd op de zitting van 19 maart 1996 in beraad genomen.

De feiten

Overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1994 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, moet elk voertuig, in België gebouwd of gemonteerd of in België ingevoerd, onder dekking van een aangifte tot verbruik, het voorwerp van een typegoedkeuring uitmaken.

De goedkeuring, verleend door de minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde, is bestemd om vast te stellen of het voertuig voldoet aan de voorschriften van het besluit.

La mise en vente et la vente en vue de l’utilisation sur la voie publique, de même que la mise en circulation sur la voie publique de véhicules qui ne sont pas en tous points conformes au type susmentionné, sont interdites par le même arrêté royal.

De constructeurs van België, Nederland en Frankrijk

La demande d’agréation par type doit être introduite par le constructeur ou son délégué, conformément à l’article 4 de l’arrêté royal.

Conformément à l’article 4 de l’arrêté royal, le constructeur ou son mandataire délivre, pour chacun des véhicules conformes à un type ayant fait l’objet d’un procès-verbal d’agréation, un certificat attestant que le véhicule est entièrement conforme à la notice descriptive et au procès-verbal d’agréation. Ce certificat est appelé «certificat de conformité».

De constructeurs van België, Nederland en Frankrijk

Conformément à l’article 3.3 de l’arrêté royal, le ministre des Communications ou son délégué peut, à titre exceptionnel, autoriser l’agréation et la mise en circulation d’un véhicule à titre isolé, selon la procédure et les conditions d’agréation qu’il détermine.

De constructeurs van België, Nederland en Frankrijk

Cette agréation ne peut être accordée que si le demandeur peut prouver, soit que la procédure d’agréation ordinaire n’est pas réalisable et qu’il s’agit d’un véhicule destiné à son usage personnel, soit que le véhicule a été importé à l’occasion d’un déménagement par une personne qui, ayant été établie à l’étranger, s’établit en Belgique.

Les frais d’obtention de ce procès-verbal d’agréation à titre isolé étaient modérés: 1 600 francs + 200 francs de timbres fiscaux.

Bien qu’il n’entrait pas dans les intentions du législateur et qu’il soit même contraire au texte que les revendeurs ou importateurs parallèles, tels que les requérants, utilisent l’agrément à titre isolé, le ministère des Communications a fait preuve de souplesse en permettant aux revendeurs d’obtenir un agrément à titre isolé pour les motocyclettes importées de l’étranger, qu’ils mettaient en vente. Selon les requérants, un fonctionnaire se rendait même sur place pour contrôler, en l’espace de quelques heures, des dizaines de motocyclettes. Le procès-verbal d’agrément à titre isolé était délivré au nom du revendeur.

De constructeurs van België, Nederland en Frankrijk

Ce système a fait l’objet de plusieurs modifications successives:

— En vertu de l’arrêté royal du 3 juin 1993 — non encore entré en vigueur — il y a lieu, en vue d’obtenir l’immatriculation au répertoire des véhicules, de joindre à la demande d’immatriculation au répertoire des véhicules une attestation de conformité;

— la circulaire T.D.T/3125/94 CC du 21 novembre 1994 du ministre des Communications stipule (en fait conformément à l’arrêté royal) que le procès-verbal d’agrément à titre isolé individuel est établi au nom de l’utilisateur et adressé à lui et que la procédure ne peut être utilisée par les professionnels comme les garagistes, les sociétés d’import-export, etc.;

De constructeurs van België, Nederland en Frankrijk

— l’arrêté royal du 6 avril 1995 prévoit la réalisation des essais nécessaires pour dresser le procès-verbal et la rédaction du rapport par une institution chargée du contrôle des véhicules mis en circulation. En même temps, une augmentation sensible des frais qui s’élèvent au total à 25 000 francs, a été opérée.

De constructeurs van België, Nederland en Frankrijk

Puisqu’à défaut du certificat de conformité, les importateurs parallèles et les autres vendeurs de motocyclettes d’occasion ne pouvaient pas obtenir un procès-verbal d’agrément à titre isolé — d’une part, en raison du coût et, d’autre part, en raison du fait que

Het te koop stellen en de verkoop met het oog op aanwending op de openbare weg, evenals het op de openbare weg in het verkeer brengen van voertuigen die niet volstrekt gelijkvormig zijn met het voormeld type, worden door hetzelfde koninklijk besluit verboden.

De aanvraag om goedkeuring van het type moet, overeenkomstig artikel 4 van het koninklijk besluit, door de constructeur of zijn gemachtigde ingediend worden.

Overeenkomstig artikel 4 van het koninklijk besluit reikt de constructeur of zijn gemachtigde, voor elk voertuig overeenstemmend met het type dat het voorwerp uitmaakt van een proces-verbaal van goedkeuring, een attest uit waarbij bevestigd wordt dat het voertuig volledig overeenstemt met de beschrijving en met het proces-verbaal van goedkeuring. Dit attest wordt «gelijkvormigheidsattest» genoemd.

Overeenkomstig artikel 3.3 van het koninklijk besluit kan de minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde, bij wijze van uitzondering, de goedkeuring en het in verkeer brengen van een voertuig als alleenstaand geval toelaten volgens de procedure en de goedkeuringsvoorwaarden die hij voorstelt.

Deze toelating mag slechts worden verleend mits de aanvrager kan bewijzen dat de normale goedkeuringsprocedure niet te verwezenlijken is en dat het om een voor zijn persoonlijk gebruik bestemd voertuig gaat, of dat het voertuig werd ingevoerd ter gelegenheid van een verhuizing door een persoon, die in het buitenland gevestigd was en die zich in België vestigt.

De kosten voor het bekomen van dit proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval waren bescheiden: 1 600 frank + 200 frank aan fiscale zegels.

Hoewel het niet de bedoeling was van de wetgever en het zelfs met de tekst tegenstrijdig was dat voortverkopers of parallelinvoerders, zoals verzoekers, van de goedkeuring als alleenstaand geval een gebruik zouden maken, stelde het ministerie van Verkeerswezen zich soepel op en gaf zij aan voortverkopers de mogelijkheid om een goedkeuring als alleenstaand geval te bekomen voor de door hen te koop aangeboden, uit het buitenland ingevoerde motorfietsen. Volgens verzoekers begaf een ambtenaar zich zelfs ter plaatse en keurde in enkele uren tijd tientallen motorfietsen. Het proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval werd afgegeven op naam van de voortverkoper.

Aan dit systeem kwamen trapsgewijze verschillende veranderingen:

— bij koninklijk besluit van 3 juni 1993 — nog niet in werking getreden — moet, om de inschrijving in het repertorium der voertuigen te bekomen, een gelijkvormigheidsattest worden gevoegd bij de aanvraag tot inschrijving in het repertorium;

— bij circulaire T.D.T/3125/94 CC van 21 november 1994 van de minister van Verkeerswezen, wordt (in feite conform het koninklijk besluit) bepaald dat het individueel proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval wordt opgemaakt op naam van de gebruiker en naar hem wordt gestuurd en dat de procedure niet mag worden gebruikt door beroepsmensen zoals garagisten, import- en exportfirma’s, enz.;

— bij koninklijk besluit van 6 april 1995 wordt voorzien dat de voor het opstellen van het proces-verbaal van goedkeuring vereiste testen worden uitgevoerd en het verslag wordt opgesteld door een instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen. Terzelfdertijd worden de kosten gevoelig opgedreven: zij belopen in hun geheel 25 000 frank.

Daar de mogelijkheid om een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval voor de parallelimporteurs en andere verkopers van tweedehandsmotorvoertuigen zonder gelijkvormigheidsattest, aldus werd afgesneden — enerzijds omwille van

ledit procès-verbal d'agrément ne pouvait être demandé que par l'utilisateur (et qu'une motocyclette ne pouvait pas être vendue sans certificat de conformité) — ils se trouvaient devant l'obligation — pour obtenir un certificat de conformité — de s'adresser aux constructeurs ou leurs délégués — donc aux concessionnaires de ces constructeurs en Belgique.

Les requérants se plaignent du fait que ceux-ci ont profité de cette occasion, d'une part, pour augmenter considérablement les prix et, d'autre part, pour maintenir des mesures compliquant l'obtention du certificat de conformité.

Le 4 mai 1995, l'organisation professionnelle, A.S.B.L. Febiac, a adressé une circulaire à ses membres leur recommandant d'augmenter le prix pour l'obtention d'un certificat de conformité à 10 000 francs.

Par lettre du 29 mai 1995, Honda Belgium augmentait le prix à 10 000 francs; Wiertz Mombaerts, importateur de Ducati, par une lettre du 26 mai 1995, à 25 000 francs; D'Ieteren Sport, importateur de Yamaha, par lettre du 6 juin 1995, à 10 484 francs; Goegebeur 1 Vigoni, importateur de Kawasaki, par lettre du 8 juin 1995, à 10 243 francs, et Suzuki Belgium, par lettre du 24 mai 1995, à 9 400 francs.

Avant l'introduction de l'arrêté royal du 6 avril 1995, ils appliquaient les prix suivants:

Honda Belgium: 5 000 francs, T.V.A. comprise.

Ducati: 7 500 francs, T.V.A. comprise.

D'Ieteren: 6 025 francs, T.V.A. comprise.

Kawasaki: 5 000 francs, T.V.A. comprise.

Suzuki Belgium: 6 000 francs, T.V.A. comprise.

Les entreprises contre lesquelles la plainte est dirigée, en tous cas certaines d'entre elles, posent d'ailleurs des exigences supplémentaires, notamment que la demande d'obention du certificat de conformité soit introduite via un distributeur officiel, que la motocyclette soit mise à la disposition des services de l'importateur officiel pendant toute une journée, que la motocyclette ne puisse être chargée ou déchargée que par un distributeur ou client officiel, soit contrôlée, que l'inspection est limitée à deux motocyclettes par semaine et/ou par journée d'inspection par distributeur officiel, que la motocyclette soit mise à la disposition de l'importateur entièrement assemblée et en état de marche, que les éventuelles pièces de remplacement soient achetées auprès de l'importateur officiel ou d'un de leurs distributeurs; elles refusent, pour des motos importées d'un autre pays membre de l'Union européenne sous couvert d'un certificat de conformité délivré par les instances compétentes de ce pays d'origine, de délivrer un document situant la moto concernée par rapport au type le plus approchant déjà approuvé en Belgique et, finalement, elles soumettent la motocyclette, au cours du contrôle, à un test sonore.

À l'égard des modifications légales et réglementaires susmentionnées, les requérants on fait les démarches juridiques suivantes:

— plainte portée auprès de la Commission européenne en vertu des articles 30 et 36 du Traité C.E.E. contre l'État belge, le 11 mai 1995. Cette plainte a été transmise par la Commission européenne au Service belge de la Concurrence;

— assignation devant le président du tribunal de première instance de Bruxelles visant à suspendre l'arrêté royal du 6 avril 1995; le président s'est déclaré incompétent;

— une requête en suspension de la circulaire du 21 décembre 1994 auprès du Conseil d'État; arrêt de rejet du 19 avril 1995;

de kostprijs, anderzijds omwille van het feit dat dit proces-verbaal van goedkeuring enkel door de gebruiker kon worden aangevraagd (en een motorfiets zonder gelijkvormigheidsattest niet te koop mocht worden aangeboden) — dienden zij zich te wenden tot de constructeurs of hun gemachtigden — in feite dus tot de concessiehouders in België van die constructeurs — om een gelijkvormigheidsattest te bekomen.

Verzoekers beklagen er zich over dat dezen van de gelegenheid gebruik maakten om enerzijds de prijzen gevoelig te verhogen en anderzijds maatregelen in stand te houden die het bekomen van dit gelijkvormigheidsattest bemoeilijken.

V.Z.W. Febiac, beroepsorganisatie, richtte op 4 mei 1995 een rondschrijven aan haar leden waarin werd aangeraden de prijs voor het bekomen van een gelijkvormigheidsattest te verhogen tot 10 000 frank.

Honda Belgium verhoogde bij schrijven dd. 29 mei 1995 de prijs tot 10 000 frank; Wiertz Mombaerts, invoerder van Ducati, bij schrijven dd. 26 mei 1995 tot 25 000 frank; D'Ieteren Sport, invoerder van Yamaha, bij schrijven dd. 6 juni 1995 tot 10 484 frank; Goegebeur & Vigoni, invoerder van Kawasaki, bij schrijven dd. 8 juni 1995 tot 10 243 frank en Suzuki Belgium, bij schrijven dd. 24 mei 1995 tot 9 400 frank.

Het blijkt dat zij vóór de invoering van het koninklijk besluit van 6 april 1995 volgende prijzen hanteerden:

Honda Belgium: 5 000 frank inclusief B.T.W.

Ducati: 7 500 frank inclusief B.T.W.

D'Ieteren: 6 025 frank inclusief B.T.W.

Kawasaki: 5 000 frank inclusief B.T.W.

Suzuki Belgium: 6 000 frank inclusief B.T.W.

De ondernemingen tegen wie de klacht is gericht, of toch sommigen onder hen, stellen daarenboven bijkomende eisen, onder andere dat de aanvraag tot het bekomen van een gelijkvormigheidsattest wordt ingediend via een officiële verdeler, dat de motorfiets een gehele dag ter beschikking wordt gesteld van de diensten van de officiële invoerder, dat de motorfiets enkel door een officiële verdeler of klant kan worden gelost of geladen dan wel kan worden gekeurd, dat de keuring slechts beperkt kan worden tot twee motorfietsen per week en/of per keuringsdag per officiële verdeler, dat de motorfiets volledig gemonteerd en rijklaar ter beschikking van de invoerder wordt gesteld, dat de eventueel te vervangen onderdelen bij de officiële invoerder of één van hun verdelers worden aangekocht; zij weigeren om voor de motorfietsen, ingevoerd uit een andere lidstaat van de Europese Unie met een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de bevoegde instantie van de lidstaat van uitvoer, een document af te leveren waarin de betrokken motorfiets wordt gesitueerd ten opzichte van het meest benaderend type dat in België is goedgekeurd en tenslotte onderwerpen zij de motorfiets tijdens de goedkeuring aan een geluidstest.

Verzoekers ondernamen tegen de hierboven aangeduide wettelijke en reglementaire wijzigingen volgende juridische stappen:

— klacht bij de Europese Commissie op grond van artikel 30 en 36 E.E.G.-verdrag tegen de Belgische Staat op 11 mei 1995. Die klacht werd door de Europese Commissie doorgezonden naar de Belgische Dienst voor de Mededinging;

— een dagvaarding voor de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel strekkend tot schorsing van het koninklijk besluit van 6 april 1995; de voorzitter verklaarde zich onbevoegd;

— een verzoekschrift tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de circulaire dd. 21 december 1994 bij de Raad van State; arrest van verwerping dd. 19 april 1995;

— une requête en annulation de l'arrêté royal du 6 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 10 avril 1974 auprès du Conseil d'État au 16 juin 1995;

— une requête en suspension du même arrêté royal auprès du Conseil d'État, le 22 juin 1995; arrêt de rejet du 6 mars 1996, nonobstant l'avis contraire de l'Auditorat;

— une requête en vertu de la loi sur les pratiques du commerce auprès du président du tribunal de commerce de Termonde, le 28 juin 1995; par jugement du 31 janvier 1996, M. le président a posé des questions préjudicielles, conformément à l'article 42, § 1^{er}, L.P.C.E., à la Cour d'appel de Bruxelles; celle-ci a décidé, par son arrêt du 21 février 1996, d'entendre les parties à l'audience du 27 mars 1996;

— plainte auprès du Service de la Concurrence du 17 novembre 1995.

Objet de la demande sur la base de l'article 35, L.P.C.E.

Les requérants demandent :

a) d'interdire aux importateurs officiels, sous peine d'une astreinte de 500 000 francs par infraction constatée, de soumettre une demande ainsi que la délivrance d'un certificat de conformité aux conditions suivantes :

i) la délivrance d'un certificat de conformité à un prix plus élevé que 3 000 francs, hors T.V.A.;

ii) l'obligation d'introduire une demande d'obtention d'un certificat de conformité via un distributeur officiel, c'est-à-dire un commerçant faisant partie du réseau de distribution des importateurs officiels;

iii) l'obligation de mettre toute une journée à la disposition des services des importateurs officiels de la motocyclette pour laquelle un certificat de conformité est demandé;

le refus de convenir, avec le demandeur, son délégué ou son représentant, d'une heure à laquelle la motocyclette faisant l'objet d'une demande de certificat de conformité peut être contrôlé;

iv) le fait que le client ou un distributeur officiel sont les seules personnes habilitées à charger ou décharger ainsi qu'à laisser contrôler la motocyclette faisant l'objet d'une demande de certificat de conformité;

v) la limitation du contrôle à seulement deux motocyclettes par jour de contrôle et par distributeur officiel;

vi) l'obligation de mettre à la disposition des services des importateurs officiels la motocyclette entièrement assemblée et en état de marche;

vii) l'obligation d'acheter les éventuelles pièces de remplacement auprès des importateurs ou d'un de leurs distributeurs;

viii) le refus, pour des motocyclettes importées d'un autre pays membre de l'Union européenne sous couvert d'un certificat de conformité délivré par les instances compétentes de ce pays d'origine, de fournir un document situant la motocyclette concernée par rapport au type le plus approchant déjà agréé en Belgique;

le refus de délivrer un tel document sans convocation à présenter la motocyclette;

ix) le fait de soumettre la motocyclette, au cours du contrôle, à un test sonore;

b) d'interdire aux importateurs officiels, sous peine d'une astreinte de 500 000 francs par infraction constatée, toute discri-

— een verzoekschrift tot vernietiging van het koninklijk besluit van 6 april 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 april 1974 bij de Raad van State op 16 juni 1995;

— een verzoekschrift tot schorsing van de tenuitvoerlegging van hetzelfde koninklijk besluit bij de Raad van State op 22 juni 1995; arrest van verwerping dd. 6 maart 1996, ondanks andersluidend advies van het Auditoraat;

— een verzoekschrift op basis van de W.H.P.C. bij de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde op 28 juni 1995; bij vonnis van 31 januari 1996 heeft de heer voorzitter prejudiciële vragen gesteld, overeenkomstig artikel 42, § 1, W.B.E.M., aan het Hof van Beroep te Brussel; dit heeft bij arrest dd. 21 februari 1996 beslist partijen te horen op de zitting van 27 maart 1996;

— klacht bij de Dienst voor de Mededinging op 17 november 1995.

Voorwerp van de vraag overeenkomstig artikel 35, W.B.E.M.

Verzoekers vragen :

a) de officiële invoerders op straffe van een dwangsom van 500 000 frank per vastgestelde overtreding te verbieden om aan een aanvraag en de aflevering van een gelijkvormigheidsattest de volgende voorwaarden op te leggen :

i) het afleveren van een gelijkvormigheidsattest tegen een prijs die hoger is dan 3 000 frank, exclusief B.T.W.;

ii) het verplichten om een aanvraag tot het bekomen van een gelijkvormigheidsattest in te dienen via een officiële verdeler, d.i. een handelaar die deel uitmaakt van het verdelersnet van de officiële invoerders;

iii) de verplichting de motorfiets, waarvoor een gelijkvormigheidsattest wordt aangevraagd, een gehele dag ter beschikking te stellen van de diensten van de officiële invoerders;

de weigering om met de aanvrager of zijn aangestelde of vertegenwoordiger een uur af te spreken waarop de motorfiets, waarvoor een gelijkvormigheidsattest wordt aangevraagd, kan worden gekeurd;

iv) de verplichting dat de motorfiets, waarvoor een gelijkvormigheidsattest wordt aangevraagd, enkel door een officiële verdeler of klant kan worden gelost of geladen dan wel kan laten worden gekeurd;

v) de beperking van de keuring tot slechts twee motorfietsen per officiële verdeler per keuringsdag;

vi) de verplichting de motorfiets volledig gemonteerd en rijklaar ter beschikking van de diensten van de officiële invoerders te stellen;

vii) de verplichting om de eventueel te vervangen onderdelen bij de officiële invoerders of één van hun verdelers aan te kopen;

viii) de weigering om voor motorfietsen, ingevoerd uit een andere lidstaat van de Europese Unie onder begeleiding van een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de bevoegde instanties van die lidstaat van uitvoer, een document af te leveren, waarin de betrokken motorfiets wordt gesitueerd ten opzichte van het meest benaderend type dat in België reeds is goedgekeurd :

de weigering zulk document af te leveren zonder oproep om de motorfiets te tonen;

ix) het onderwerpen van de motorfiets tijdens de keuring aan een geluidstest;

b) de officiële invoerders op straffe van een dwangsom van 500 000 frank per vastgestelde overtreding elk discriminerend

mination lors de la comparaison des motocyclettes à l'agrément par type existant, selon que ces motocyclettes sont destinées à leurs distributeurs ou à d'autres;

c) d'ordonner aux importateurs officiels, sous peine d'une astreinte de 500 000 francs par infraction constatée, de motiver tout refus de délivrer un certificat de conformité.

Position des parties requérantes au sujet de l'article 3, L.P.C.E.

Selon les parties requérantes, l'augmentation de la redevance pour obtenir le certificat de conformité, couplée avec les conditions de fait imposées par les importateurs pour cette obtention, a pour conséquence qu'elles ne peuvent plus exercer leur activité de manière rentable.

Elles affirment que tout cela entraîne en effet un surcoût réel d'environ 25 000 francs. D'autre part, il n'est pratiquement plus possible d'utiliser le système du procès-verbal d'agrément à titre isolé. Les importateurs officiels ont en fin de compte pour but d'obtenir la part de marché des requérants et des autres entreprises indépendantes. Cette part de marché s'élève à plus de 50 p.c. du marché total.

Elles prétendent que la délivrance de certificats de conformité pour véhicules à moteur constitue un marché distinct, sur lequel la personne habilitée détient une position dominante, puisque seuls les constructeurs ou leurs délégués peuvent délivrer un certificat de conformité. D'autre part, les parties requérantes soulignent que quiconque souhaite acheter une motocyclette, a droit à un certificat de conformité et qu'inversement, les importateurs officiels sont obligés de délivrer le certificat lorsque la motocyclette correspond au type agréé.

Les parties requérantes estiment que les parties contre lesquelles la plainte est dirigée affirment, à tort, que les parties requérantes auraient la possibilité d'obtenir un procès-verbal d'agrément à titre isolé. Dans ce dernier cas, la motocyclette doit être contrôlée quant à sa conformité au règlement technique; si le certificat de conformité est délivré, l'inspection ne se limite qu'à une comparaison de la motocyclette à l'agrément par type existant. En outre, en cas de procès-verbal d'agrément à titre isolé, l'agrément ne peut être délivrée qu'au nom de l'acquéreur, après la vente de la motocyclette. Offrir en vente une motocyclette accompagnée d'un certificat de conformité présente des avantages commerciaux; les importateurs officiels s'en rendent compte, comme le démontre leur publicité.

Les requérants affirment donc que le procès-verbal d'agrément à titre isolé ne peut constituer une alternative pour le marché de la délivrance de certificats de conformité.

Ils soulignent le fait que les importateurs officiels de motocyclettes sont leurs concurrents directs et qu'en même temps, ils sont chargés d'un service d'intérêt général, à savoir la délivrance de certificats de conformité. Cela comporte le risque qu'ils soient amenés à abuser de cette double qualité pour écarter leurs concurrents de leurs activités commerciales.

Ils estiment que les entreprises contre lesquelles la plainte est dirigée se rendent, *de facto*, coupables d'abus de position dominante.

À leur avis, le prix de 10 000 francs n'est pas en relation avec la valeur économique des prestations réelles. L'augmentation de 5 000 francs s'est faite sans modifications des prestations de services. Ce prix est exagéré, comparé au prix des certificats de conformité dans le secteur automobile, compte tenu des arrêts rendus par la Cour européenne concernant le prix de ces derniers, et au prix demandé par l'importateur de B.M.W., à savoir 6 800 francs, T.V.A. incluse.

optreden te verbieden bij de vergelijking aan de bestaande typegoedkeuring van motorfietsen die bestemd zijn voor hun verdelers en motorfietsen die voor anderen bestemd zijn;

c) de officiële invoerders op straffe van een dwangsom van 500 000 frank per vastgestelde overtreding te bevelen om elke weigering tot afgifte van een gelijkvormigheidsattest te motiveren.

Stelling van de verzoekende partijen over artikel 3, W.B.E.M.

Volgens de verzoekende partijen heeft de verhoging van de vergoeding tot het bekomen van een gelijkvormigheidsattest, gepaard met de door de invoerders opgelegde feitelijke voorwaarden tot het bekomen ervan, tot gevolg dat de verzoekers hun onderneming niet meer op rendabele wijze kunnen uitoefenen.

Zij stellen dat één en ander immers neerkomt op een feitelijke meerkost van ongeveer 25 000 frank. Anderzijds is de weg via een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval zo goed als onmogelijk geworden. Het uiteindelijk doel van de officiële invoerders is het verkrijgen van het marktaandeel van verzoekers en andere onafhankelijke ondernemingen. Dit marktaandeel bedraagt meer dan 50 pct. van de totale markt.

Zij houden voor dat het uitreiken van gelijkvormigheidsattesten voor motorvoertuigen een afzonderlijke markt is waarop de gemachtigde een machtspositie bezit, nu enkel de constructeurs of hun gemachtigden een gelijkvormigheidsattest kunnen uitreiken. Anderzijds leggen de verzoekende partijen er de nadruk op dat eenieder die een motorfiets wenst te kopen, recht heeft op een gelijkvormigheidsattest en dat omgekeerd de officiële invoerders de verplichting hebben om het attest af te leveren wanneer de motorfiets in overeenstemming is met een goedgekeurd type.

Volgens de verzoekende partijen houden de partijen tegen wie de klacht is gericht ten onrechte voor dat voor verzoekende partijen de mogelijkheid bestaat om een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval te bekomen. In dit laatste geval dient de motorfiets getoetst te worden aan de eisen van het technisch reglement; in het geval van de aflevering van het gelijkvormigheidsattest beperkt de keuring zich slechts tot de vergelijking van de motorfiets met een bestaande typegoedkeuring. Bovendien kan in het geval van een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval de goedkeuring slechts afgeleverd worden op naam van de koper, nadat de motorfiets verkocht is. Een motorfiets aanbieden met een gelijkvormigheidsattest biedt een commercieel voordeel, wat de officiële importeurs beseffen, hetgeen blijkt uit hun reclamevoering.

Verzoekers houden dan ook voor dat het proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval geen alternatief is voor de markt van het afleveren van gelijkvormigheidsattesten.

Zij leggen de nadruk op het feit dat de officiële invoerders van motorfietsen hun rechtstreekse concurrenten zijn en dat zij terzelfdertijd gelast zijn met een dienst van algemeen belang, nl. de uitreiking van gelijkvormigheidsattesten. Dit houdt het risico in dat zij hun dubbele hoedanigheid gaan misbruiken om de concurrenten in hun commerciële activiteiten uit te schakelen.

Zij zijn van oordeel dat de ondernemingen tegen wie de klacht is gericht zich ook *de facto* schuldig maken aan misbruik van machtspositie.

De prijs van 10 000 frank staat volgens hen niet in verhouding tot de economische waarde van de verrichte prestaties. De verhoging van 5 000 frank naar 10 000 frank gebeurde zonder dat er aan de dienstverlening iets veranderde. Hij is overdreven gelet op de prijs van de gelijkvormigheidsattesten in de automobielsector, op de arresten van het Europees Hof in verband met de prijs van deze laatste en op de prijs die de invoerder van B.M.W. aanrekent ad 6 800 frank, inclusief B.T.W.

Ils estiment qu’il n’y a pas lieu de comparer avec le procès-verbal d’agréation à titre isolé, puisqu’une agréation de conformité est d’un autre ordre qu’une agréation à titre isolé.

Certains importateurs officiels obligent les concessionnaires indépendants à introduire la demande d’obtention d’un certificat de conformité via un distributeur officiel. Cela entraîne un surcoût et il en résulte un alourdissement de la procédure. Certains distributeurs refusent de collaborer.

Un certain nombre d’importateurs officiels exigent que la motocyclette reste à la disposition pendant toute une journée, ce qui entraîne un surcoût, alors que l’inspection d’automobiles procède par rendez-vous et que l’inspection d’une motocyclette ne prend que 15 à 20 minutes.

D’autres importateurs officiels refusent d’aider lors du changement et du déchargement des motocyclettes, ce qui fait que les requérants sont obligés de libérer pour toute une journée deux à trois personnes.

Honda Belgium refuse d’inspecter plus de deux motocyclettes, si bien que les requérants, s’ils achètent un lot, doivent avoir recours à plusieurs distributeurs.

Bien qu’une motocyclette puisse être agréée en se trouvant dans la caisse dans laquelle elle est habituellement transportée, les importateurs exigent que la motocyclette soit mise à la disposition de leurs services entièrement assemblée et en état de marche. Le transport de motocyclettes en état de marche augmente le coût et le risque de dommage.

Les importateurs officiels imposent aux requérants de remplacer des pièces, s’ils le jugent nécessaire, par des pièces de rechange originales, et ne les autorisent pas à le faire avec des produits équivalents de la concurrence. Le recours éventuel à la responsabilité du fait de produits par les parties contre lesquelles la plainte est portée ne tient pas, parce qu’elles n’interviennent pas dans la chaîne vente-achat.

Les importateurs officiels exigent en outre une agréation des motocyclettes importées à partir d’autres pays membres de l’Union européenne sous couvert d’un certificat de conformité délivré dans ce pays. Le moyen opposé, selon lequel un examen s’impose du fait que les règlements techniques des pays membres ne sont pas identiques, impliquerait la prise d’une mesure ayant le même effet qu’une restriction quantitative, et serait contraire à la libre circulation de biens à l’intérieur de la Communauté.

Les requérants jugent également superflus les différents tests — sonores et de freinage — tout en reconnaissant, toutefois, que ceux-ci peuvent être utiles en cas de doute.

<p>Position des entreprises concernées au sujet de l’article 3, L.P.C.E.</p>

Les entreprises faisant l’objet de la plainte contestent qu’elles bénéficient d’une position dominante.

Elles affirment que le procès-verbal d’agréation à titre isolé équivaut au certificat de conformité, puisqu’il est stipulé ainsi sur la pièce délivrée. Elles sont dont convaincues du non-fondé de la position du Service de la Concurrence, qui dit, dans son rapport (p. 4), que « S’ils (les conducteurs de motocyclettes) n’ont qu’un procès-verbal d’agréation à titre isolé, ils sont *stricto sensu* en infraction à la loi...» (traduction).

Elles estiment aussi qu’il ne peut être question de position dominante, puisque les requérants ont reconnu, tant dans leur requête auprès du Conseil d’État (p. 9) que dans la procédure devant le président du tribunal de commerce de Termonde, «que depuis

Zij zijn van mening dat de vergelijking met het proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval niet opgaat omdat een gelijkvormigheidskeuring van een andere orde is dan een keuring van alleenstaand geval.

Sommige officiële importeurs verplichten de onafhankelijke verdelers om de aanvraag tot het bekomen van een gelijkvormigheidsattest langs een officiële dealer in te dienen. Dit verhoogt de kost en bemoeilijkt de procedure. Sommige dealers weigeren hun medewerking.

Een aantal officiële invoerders eisen dat de motorfiets een hele dag ter beschikking blijft waardoor een extra kost ontstaat, terwijl de controle van auto’s op afspraak werkt en de keuring van een motorfiets slechts 15 à 20 minuten in beslag neemt.

Sommige officiële invoerders weigeren te helpen bij het laden en lossen van de motorfietsen, waardoor de verzoekers een ganse dag twee à drie mensen moeten vrijmaken.

<p>Honda Belgium weigert om meer dan twee motorfietsen te keuren, zodat de verzoekers, wanneer zij een lot kopen, meerdere verdelers moeten gaan zoeken.</p>
--

Hoewel een motorfiets in een krat — waarin zij normaal worden vervoerd — kan worden gekeurd eisen de importeurs dat de motorfiets volledig gemonteerd en rijklaar ter beschikking zou worden gesteld van hun diensten. Het vervoer van rijklare motorfietsen is kostenverhogend en werkt beschadiging ervan in de hand.

Officiële invoerders dwingen verzoekers om, voor zover zij van oordeel zijn dat bepaalde onderdelen moeten worden vervangen, dit te doen met originele wisselstukken en laten niet toe dit te doen met gelijkwaardige produkten van de concurrentie. Het beroep op de eventuele produktaansprakelijkheid door de en partijen tegen wie de klacht is gericht gaat niet op omdat zij niet tussen komen in de keten van de koop-verkoop.

De officiële invoerders eisen ook een goedkeuring van motorfietsen die ingevoerd worden uit andere Lid-staten van de Europese Unie met een aldaar afgeleverd gelijkvormigheidsattest. Het verweer dat alsnog een onderzoek nodig is omdat de technische reglementering van de Lid-staten niet identiek zijn, houdt een maatregel met dezelfde uitwerking als een kwantitatieve beperking in en is strijdig met het vrij verkeer van goederen binnen de gemeenschap.

Verzoekers achten ook het uitvoeren van allerlei tests — o.m. geluids- en remtests — overbodig hoewel zij erkennen dat deze in geval van twijfel nodig kunnen zijn.

<p>Stelling van de betrokken ondernemingen i.v.m. artikel 3, W.B.E.M.</p>
--

De ondernemingen tegen wie de klacht is gericht betwisten dat zij over een machtspositie zouden beschikken.

Zij houden voor dat het proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval gelijkwaardig is met het gelijkvormigheidsattest, vermits dit met zoveel woorden op het uitgereikt stuk is vermeld. Zij zijn dan ook overtuigd dat de stelling van de Dienst voor de Mededinging onjuist is, waar deze in haar verslag voorhoudt (blz. 4) dat « Indien ze (de bestuurders van motorfietsen) slechts een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval hebben, zijn ze *stricto sensu* in overtreding met de wet...» (sic).

Zij stellen tevens dat er van machtspositie geen sprake kan zijn vermits verzoekers zowel in hun verzoekschrift voor de Raad van State (blz. 9) als in de procedure voor de voorzitter van de recht-bank van koophandel te Dendermonde erkenden «dat sinds het

l'existence de l'arrêté royal du 6 avril 1995, chacun peut s'adresser à l'administration» et «que les commerçants pourront désormais obtenir le procès-verbal d'agrément à titre isolé».

Elles indiquent que le malaise est exclusivement dû à l'augmentation subite des coûts du procès-verbal d'agrément à titre isolé.

Les entreprises contre lesquelles la plainte est dirigée estiment que les coûts demandés actuellement sont conformes aux coûts globaux de l'agrément, de la délivrance du certificat original de conformité et de l'autocollant. Elles se réfèrent aux frais administratifs, aux frais d'achat pour les certificats de conformité, aux frais de programmation, d'amortissement, etc.

Interrogées par le Service de la Concurrence, les entreprises concernées indiquent comme suit les heures de travail par homme :

Honda: administratif: environ 2 heures; mécanique: 1 à 2 heures.

Kawasaki: administratif: 2 h 30; mécanique: environ 4 heures.

Yamaha: administratif: 2 h 30; mécanique: 2 h 30 à 3 h 30.

Ducati: «heures de travail: 8 heures + frais administratifs».

Le prix demandé antérieurement n'était pas en proportion par rapport aux frais réels, mais ne pouvait être supérieur puisque le pris d'un procès-verbal d'agrément à titre isolé ne s'élevait qu'à 1 800 francs. Après la forte augmentation, un calcul réel était fait, qui menait à la conclusion qu'il faudrait porter le prix à 10 000 francs. Il n'est pas opportun de se référer au coût de l'inspection d'automobiles, parce que l'harmonisation technique et légale à l'échelon européen, pour les automobiles, est déjà plus avancée que pour les motocyclettes. L'aspect sécurité est, en effet, plus important pour les motocyclettes que pour les automobiles. Pour ces dernières, le contrôle physique n'exige d'ailleurs pas de démontage. L'importateur de Honda dit que son organisation administrative passe toujours via ses distributeurs. L'importateur de Suzuki affirme qu'un distributeur officiel, du chef de son statut d'indépendant, est libre de refuser une demande si son planning, son effectif en personnel ou un autre facteur ne lui permettent pas d'acquiescer à cette demande.

Les importateurs de Honda, Kawasaki et Ducati déclarent que leur atelier ne dispose que d'un effectif en personnel limité, et qu'il est encore chargé d'autres tâches, ce qui rend difficile de respecter un schéma rigide. C'est la raison pour laquelle la moto doit rester à la disposition toute une journée. Les importateurs de Honda et Kawasaki affirment que leur personnel n'est pas habilité à charger et décharger, parce que c'est une tâche délicate et prenant beaucoup de temps et que les véhicules automoteurs risquent d'être endommagés.

L'importateur de Honda dit que la limitation à deux motocyclettes par jour a été imposée afin de permettre à tous les distributeurs en Belgique de présenter les motocyclettes de leurs clients.

Les entreprises concernées affirment que l'inspection ne peut se faire que si la moto est entièrement assemblée et en état de marche. Elles reconnaissent l'obligation qu'elles ont imposée, à savoir de poser des pièces de rechange originales ou bien homologuées (Kawasaki).

Elles admettent également que, si une motocyclette est accompagnée d'un certificat de conformité délivré par un autre pays membre de la C.E., elles procèdent néanmoins à une réinspection.

Les importateurs de Kawasaki et de Yamaha affirment qu'un test sonore n'est pas utile. L'importateur de Suzuki dit que celui-ci n'est effectué qu'en cas de doute, tandis que l'importateur de Honda le juge nécessaire.

koninklijk besluit van 6 april 1995 iedereen zich tot de administratie kan wenden» en «dat handelaars nu ook het proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval kunnen bekomen».

Zij houden voor dat de enige oorzaak van de malaise te vinden is in de plotse verhoging van de kosten voor het proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval.

De ondernemingen tegen wie de klacht is gericht zijn van oordeel dat de nu gevraagde kosten in overeenstemming zijn met de totale kosten van keuring en aflevering van het origineel gelijkvormigheidsattest en -sticker. Zij wijzen op hun administratieve kosten, aankoopkosten voor gelijkvormigheidsattesten, programmeringskosten, afschrijfkosten, enz.

Het aantal opgegeven manuren werd door de betrokken ondernemingen na ondervraging door de Dienst voor de Mededinging aangegeven als volgt:

Honda: administratief: ongeveer 2 uur; mechanisch: 1 à 2 uur.

Kawasaki: administratief 2 u 30; mechanisch: ongeveer 4 uur.

Yamaha: administratief 2 u 30; mechanisch: 2 u 30 à 3 u 30.

Ducati: «werkuren: 8 uren + administratieve kosten».

De vroeger gehanteerde prijs stond niet in verhouding tot de werkelijke kosten, maar kon niet hoger zijn omdat de prijs van een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval slechts 1 800 frank bedroeg. Na de sterke stijging werd een reële berekening gemaakt en kwam men tot de conclusie dat de prijs diende opgetrokken te worden naar 10 000 frank. De verwijzing naar de kostprijs voor de keuring van auto's is niet zinvol omdat de technische en wettelijke harmonisatie op E.G.-vlak voor auto's verder gevorderd is dan voor motorfietsen. Het veiligheidsaspect is belangrijker bij motorfietsen dan bij auto's. Bij auto's vergt de fysieke controle ook geen demontage. De invoerder van Honda stelt dat haar administratieve organisatie steeds via haar verdelersnet verloopt. De invoerder van Suzuki houdt voor dat een officiële verdeler, uit hoofde van zijn onafhankelijk statuut, vrij is om een aanvraag te weigeren indien zijn planning, personeelsbezetting of andere redenen hem niet toelaten deze aanvraag in te willigen.

De invoerders van Honda, Kawasaki en Ducati verklaren dat hun atelier een beperkte mankracht heeft en ook nog andere taken heeft te vervullen zodat het moeilijk is een strikt tijdschema te hanteren. Daarom moet de motor een hele dag ter beschikking blijven. De invoerders van Honda en Kawasaki houden voor dat hun werknemers niet zelf mogen laden en lossen omdat dit een tijdrovende en delicate zaak is waarbij motorvoertuigen schade kunnen oplopen.

De invoerder van Honda stelt dat de beperking tot twee motorfietsen per dag werd opgelegd om alle verdelers in België een gelijke kans te geven om de motorfietsen van hun klanten aan te bieden.

De betrokken ondernemingen houden voor dat de keuring enkel kan gebeuren indien de motor volledig gemonteerd en rijklaar is. Zij erkennen de door hen opgelegde verplichting tot het plaatsen van originele dan wel gehomologeerde wisselstukken (Kawasaki).

Zij erkennen tevens dat indien een motorfiets een gelijkvormigheidsattest bezit dat werd afgeleverd door een andere lidstaat van de E.G., zij deze toch opnieuw keuren.

De invoerders van Kawasaki en Yamaha stellen dat er geen geluidstest moet gebeuren. De invoerder van Suzuki houdt voor dat deze slechts bij twijfel gebeurt, terwijl de invoerder van Honda van mening is dat deze noodzakelijk is.

Position des parties requérantes au sujet de l'application de l'article 35, L.P.C.E.

Les pratiques restrictives de concurrence entraînent une augmentation drastique du prix de revient pour l'obtention d'un certificat de conformité. Le prix de revient est doublé, et les mesures supplémentaires mènent à un prix réel encore plus élevé.

Si ce prix augmenté devait être facturé au client, les parties requérantes disparaîtraient du marché. Car en effet, le prix constitue le seul terrain où le vendeur parallèle peut offrir à l'acheteur de meilleures alternatives qu'un distributeur officiel.

Les requérants ont calculé des prix très serrés; la concurrence y est énorme. Les requérants affirment que la majeure partie de leur chiffre d'affaires est réalisée dans la catégorie de 150 000 francs. En 1992, 50 000 motocyclettes ont été immatriculées, alors qu'il existe sur le marché des centaines de vendeurs. Les frais d'obtention d'un certificat de conformité doit être financé. Les requérants ont des dettes importantes à court terme — les sois-disants crédits en actions — qui sont également à liquider à court terme, ce qui implique qu'un financement supplémentaire pour l'obtention de certificats de conformité est vraiment difficile. Les requérants sont de jeunes entrepreneurs disposant encore de peu de réserves.

Les démarches des importateurs officiels entravent dans une large mesure la vente parallèle, qui représente quand même plus de 50 p.c. du marché. Ainsi, une partie de la concurrence se voit éliminée.

Un désavantage immédiat se présente: fin mai 1995, alors que le problème s'est posé, les importateurs indépendants s'étaient déjà approvisionnés pour la saison de 1995 et les motocyclettes étaient déjà agréées aux prix anciens. Il y avait encore moyen de subsister pendant la saison de 95; il n'y avait pas alors de préjudice immédiat.

Depuis lors, les requérants ne sont pas restés les bras croisés; ils ont entamé les procédures susmentionnées et se sont mis en contact avec l'administration. Il semble que, ni un nouvel arrêté royal, ni une décision du juge de cessation ne puissent être espérés à court terme, bien qu'une nouvelle saison s'annonce.

Position des entreprises contre lesquelles est dirigée la demande au sujet de l'application de l'article 35, L.P.C.E.

La Cour d'appel de Bruxelles est déjà saisie de la demande des parties requérantes, en réponse à la question préjudicielle du président du tribunal de commerce de Termonde.

Pour éviter des décisions contradictoires et sauvegarder les droits des parties, il est souhaitable que le président du Conseil de la Concurrence suspende sa décision, tant que la Cour d'appel ne s'est pas encore prononcée.

La situation aggravée des importateurs parallèles, en général, n'est certainement pas due à une augmentation du coût du certificat de conformité de 5 000 à 10 000 francs par motocyclette. Une instruction plus approfondie par le Service de la Concurrence permettrait de démontrer qu'elle peut être attribuée à l'effet des évolutions des taux de change. Il n'y a pas de danger de préjudice grave et dès lors, la prise de mesures provisoires au sens de l'article 35, L.P.C.E. ne s'impose pas.

Le point de vue du Service de la Concurrence

Plusieurs requérants ont démontré, chiffres à l'appui, que le surcoût pour obtenir les documents nécessaires peut constituer un

Standpunt van de verzoekers i.v.m. de toepassing van artikel 35, W.B.E.M.

De restrictieve mededingingspraktijken hebben tot gevolg dat de kostprijs voor het bekomen van een gelijkvormigheidsattest drastisch wordt verhoogd. De kostprijs wordt verdubbeld, de bijkomende maatregelen leiden er toe dat de werkelijke prijs nog veel hoger is.

Het doorrekenen daarvan betekent dat zij uit de markt worden geprijsd. De prijs is immers het enige terrein waar de parallelle verkoper een beter alternatief kan bieden aan de koper dan een officiële verdeler.

De prijzen zijn door verzoekers scherp berekend; de concurrentie is hevig. Verzoekers houden voor dat zij hun belangrijkste omzet verwezenlijken in de prijskategorie van 150 000 frank. Er werden in 1992 50 000 motorfietsen ingeschreven, terwijl er honderden verkopers werkzaam zijn. De kost voor het bekomen van een gelijkvormigheidsattest moet gefinancierd worden. Verzoekers hebben belangrijke schulden op korte termijn — zogenaamde stockkredieten — die ook op korte termijn moeten worden afgelost, hetgeen inhoudt dat een bijkomende financiering voor het bekomen van gelijkvormigheidsattesten bijzonder moeilijk is. Verzoekers zijn jonge ondernemers met weinig reserves.

Door de handelwijze van de officiële invoerders wordt de parallelverkoop, goed voor méér dan 50 pct. van de markt, in belangrijke mate belemmerd. Daardoor wordt een deel van de concurrentie uitgeschakeld.

Er is een onmiddellijk nadeel: einde mei 1995 toen het probleem is gerezen, hadden onafhankelijke invoerders hun stock voor het seizoen 1995 reeds ingeslagen en waren deze motorfietsen reeds gekeurd aan de oude prijzen. Men kon het seizoen '95 nog doorkomen; er was toen geen onmiddellijk nadeel.

Verzoekers hebben evenwel sindsdien niet stil gezeten en leidden de hierboven aangeduide procedures in en namen contacten met de administratie. Het blijkt dat noch bij de minister, noch bij de stakingsrechter op korte termijn een uitspraak of een nieuw koninklijk besluit kan bekomen worden, terwijl een nieuw seizoen voor de deur staat.

Standpunt van de ondernemingen tegen wie de vraag is gericht i.v.m. de toepassing van artikel 35, W.B.E.M.

De vordering van de verzoekende partijen is reeds aanhangig voor het Hof van beroep te Brussel in antwoord op de prejudiciële vraag van de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde.

Om tegenstrijdigheid van beslissingen te vermijden en de rechten van de partijen te vrijwaren, is het wenselijk dat de voorzitter van de Raad voor de Mededinging elke beslissing zou schorsen totdat het Hof van beroep zich zou hebben uitgesproken.

De verslechterde toestand van de parallelinvoerders in het algemeen vindt zeker zijn oorzaak niet in een verhoging van de kosten voor het gelijkvormigheidsattest met ongeveer 5 000 tot 10 000 frank per motorfiets. Een meer nauwkeurig onderzoek van de Dienst voor de Mededinging zou aan het licht brengen dat dit te wijten is aan de invloed van de wisselkoersevoluties. Er is geen gevaar van bewezen schade zodat er geen aanleiding is tot het nemen van voorlopige maatregelen in de zin van artikel 35, W.B.E.M.

Standpunt van de Dienst voor de Mededinging

Een aantal verzoekers hebben cijfermatig aangetoond dat de meerkost voor het verkrijgen van de nodige documenten een

facteur déterminant pour mettre fin à leurs activités. Le marché de l'importation parallèle tend à disparaître. Le Service estime qu'il s'agit d'une situation provoquant un préjudice grave, imminent et irréparable et qu'il est urgent d'éviter cette situation. Si l'on récapitule les points dénoncés, on a la forte impression que les prix et les modalités instaurés par les importateurs officiels sont utilisés pour compliquer les demandes de certificats de conformité de manière à entraver fortement l'importation parallèle. Cela peut être qualifié à première vue de pratique restrictive de concurrence au sens de l'article 3 de la loi.

En ce qui concerne les mesures demandées, le Service est d'avis que le prix qui doit être payé à l'heure actuelle peut être considéré comme la cause du préjudice grave, imminent et irréparable. Il n'est pas démontré que les autres mesures imposées provoquent un préjudice irréparable. Dans le cadre des mesures provisoires, il n'y a donc pas lieu d'accéder à l'exigence du point II de la requête. Le Service propose cependant que l'importateur officiel soit tenu de motiver tout refus de délivrer un certificat de conformité.

Le Service de la Concurrence propose dès lors :

1. de ramener le prix pour la délivrance d'un certificat de conformité par les importateurs officiels au prix en vigueur avant l'adoption de l'arrêté royal du 6 avril 1995, jusqu'à ce qu'une décision sur le fond soit rendue par le Conseil de la Concurrence;

2. d'obliger les importateurs officiels à motiver tout refus de délivrer un certificat de conformité;

3. d'assortir ces mesures — afin d'en assurer le respect — à une amende et/ou une astreinte dont le montant est laissé à l'appréciation du Président.

Appréciation

1. Conformément à l'article 35 de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique, le Président du Conseil de la Concurrence peut, sur demande du plaignant, prendre des mesures provisoires destinées à suspendre les pratiques restrictives de concurrence faisant l'objet de l'instruction, s'il est urgent d'éviter une situation susceptible de provoquer un préjudice grave, imminent et irréparable aux entreprises dont les intérêts sont affectés par ces pratiques ou de nuire à l'intérêt économique général.

Il faut donc que trois conditions soient remplies: une plainte, l'existence *prima facie* d'une pratique restrictive de concurrence et la probabilité d'un préjudice grave, imminent et irréparable qu'il est urgent d'éviter.

2. Il y a une plainte: celle-ci a été enregistrée par le Service de la Concurrence le 17 novembre 1995.

3. Pour l'application de l'article 35, L.P.C.E., il n'est pas nécessaire de constater l'existence d'une infraction avec le même degré de certitude que celui requis pour une décision finale.

a) Le marché dans lequel se produit la pratique de concurrence dénoncée est celui de la délivrance de certificats de conformité, exigés pour la commercialisation des motocyclettes.

Celle-ci relève en principe de la fonction de l'autorité publique, qui a été déléguée par le législateur par arrêté royal du 10 octobre 1974 au constructeur de véhicules à moteur ou son délégué. Conformément à l'article 47, L.P.C.E., les entreprises auxquelles les autorités publiques accordent des droits spéciaux ou exclusifs

doorslaggevende reden kan zijn om hun zaak te beëindigen. De markt van de parallelinvoer dreigt te verdwijnen. De Dienst meent dat er sprake is van een toestand die een ernstig, onmiddellijk en onherstelbaar nadeel veroorzaakt en dat het dringend is om deze toestand te vermijden. Indien men de aangeklaagde punten op een rijtje zet, ontstaat de sterke indruk dat prijzen en modaliteiten, in het leven geroepen door de officiële invoerders, gebruikt worden om het aanvragen van gelijkvormigheidsattesten te bemoeilijken zodat de parallelle invoer sterk wordt bemoeilijkt. Dit komt op het eerste zicht overeen met de kwalificatie van een restrictieve mededingingspraktijk in de zin van artikel 3 van de wet.

Wat betreft de gevraagde maatregelen, is de Dienst van mening dat de prijs, die momenteel betaald dient te worden, als aanleiding kan beschouwd worden voor het ernstig, onmiddellijk en onherstelbaar nadeel. Van de andere opgelegde maatregelen werd niet aangetoond dat deze tot onherstelbaar nadeel leiden. In het kader van de voorlopige maatregelen kan hierdoor niet worden ingegaan op de eis van punt II van het verzoekschrift. Wel stelt de Dienst voor om elke weigering tot afgifte van een gelijkvormigheidsattest door de officiële invoerder te laten motiveren.

De Dienst voor de Mededinging stelt dan ook voor:

1. de prijs voor het afleveren van een gelijkvormigheidsattest door de officiële invoerders terug te brengen tot de prijs die gehanteerd werd vóór de invoering van het koninklijk besluit van 6 april 1995, totdat een uitspraak ten gronde wordt gedaan door de Raad voor de Mededinging;

2. de officiële invoerders te verplichten om elke weigering tot afgifte van een gelijkvormigheidsattest te motiveren;

3. aan deze maatregelen een geldboete en/of een dwangsom te verbinden met het oog op de naleving ervan. Het bedrag hiervan wordt aan het oordeel van de Voorzitter overgelaten.

Beoordeling

1. Overeenkomstig artikel 35 van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging kan de Voorzitter van de Raad voor de Mededinging, op aanvraag van de klager, voorlopige maatregelen nemen bestemd om de restrictieve mededingingspraktijken, die het voorwerp uitmaken van het onderzoek, te schorsen, indien het dringend is een toestand te vermijden die een ernstig, onmiddellijk en onherstelbaar nadeel kan veroorzaken voor de ondernemingen waarvan de belangen aangetast worden door die praktijken of die schadelijk kan zijn voor het algemeen economisch belang.

Ter zake dienen er dus drie zaken voorhanden te zijn: een klacht, het *prima facie* bestaan van een restrictieve mededingingspraktijk en de mogelijkheid van een ernstig, onmiddellijk en onherstelbaar nadeel dat dringend moet vermeden worden.

2. Er is een klacht: die werd door de Dienst voor de Mededinging geregistreerd op 17 november 1995.

3. Voor de toepassing van artikel 35, W.B.E.M., is het niet vereist het bestaan van een inbreuk met dezelfde graad van zekerheid vast te stellen als voor een eindbeslissing.

a) De markt, waarop de aangeklaagde mededingingspraktijk zich voordoet, is deze van het afleveren van gelijkvormigheidsattesten, vereist voor het in de handel brengen van motorfietsen.

Dit laatste is in principe een overheidstaak, die door de wetgever bij koninklijk besluit van 10 oktober 1974 gedelegeerd werd aan de constructeur van motorvoertuigen of zijn gemachtigde. Overeenkomstig artikel 47, W.B.E.M. zijn de ondernemingen waaraan de overheid bijzondere of exclusieve rechten verleent

sont soumises à la loi, dans la mesure où les dispositions de la loi ne font pas échec à la mission particulière qui leur a été impartie par la loi ou en vertu de la loi.

C'est à tort que les entreprises contre lesquelles la demande est dirigées prétendent que le « marché » de la délivrance de procès-verbaux d'agrément à titre isolé constituerait un substitut du marché de la délivrance de certificats de conformité. Ce n'est pas le cas dans l'état actuel de la législation et de la pratique administrative, bien que les deux documents aient la même valeur pour obtenir l'accès à la voie publique. Les procès-verbaux d'agrément à titre isolé ne peuvent en effet plus, depuis la circulaire du 21 novembre 1994, être demandés par des intermédiaires — tels que les importateurs parallèles — tandis que ceux-ci ne peuvent pas non plus mettre leurs motocyclettes en vente sans certificat de conformité. Enfin, le contrôle pour l'obtention d'un certificat de conformité est d'un tout autre ordre. Dans ce dernier cas, le contrôle se limite à vérifier si le véhicule à moteur est conforme à un véhicule type; lors d'un examen à titre isolé, le contrôle tend à vérifier si le véhicule satisfait aux exigences du règlement technique.

b) Du fait qu'il s'agit en l'espèce d'un marché distinct, il s'ensuit que l'importateur officiel détient une position dominante en ce qui concerne la délivrance de certificats de conformité de sa propre marque (voir aussi Cour de Justice, 13 novembre 1975, General Motors/Commissie, Jur., 1975, 1367; Cour de Justice 11 novembre 1986, British Leyland Public Ltd Cy./Commissie, Jur. 1986, 3297).

c) Avant la parution de la circulaire du 21 novembre 1994 et de l'arrêté royal du 6 avril 1995, le procès-verbal d'agrément à titre isolé était bien, par la pratique administrative *contra legem*, un substitut du certificat de conformité, de sorte qu'auparavant, l'on ne se trouvait vraisemblablement pas en présence d'une position dominante. L'explication de la raison pour laquelle les entreprises contre lesquelles la plainte est dirigée ont, après les modifications par les pouvoirs législatif et exécutif, subitement doublé leurs prix ne convainc pas. La remise supplémentaire d'une vignette au prix de 10 francs apparaît comme un accroissement futile de la tâche administrative. La différence entre les prix portés en compte par les défenseurs et par l'importateur de B.M.W. (6 680 francs T.V.A. comprise) — qui n'est pas visé par la plainte — est étonnante et reste sans explication.

La durée des prestations, indiquée par les entreprises contre lesquelles la plainte est dirigée, pour les opérations matérielles du contrôle et des actes administratifs, diffèrent tellement que l'on a pour le moins l'impression que ces opérations de contrôle, à supposer qu'elles correspondent à la réalité, sont exécutées arbitrairement ou sont exagérées.

Il n'y a pas lieu d'accéder à la suggestion faite en séance par les parties défenderesses de laisser le Service vérifier sur place les opérations de contrôle. La question n'est pas tant de savoir si la durée indiquée pour ce contrôle est bien exacte mais plutôt si l'augmentation de prix et les conditions supplémentaires imposées peuvent être justifiées de manière objective.

Enfin, la différence dénoncée par les requérants avec le prix de revient pour la délivrance de certificats de conformité pour véhicules automobiles n'est pas réfutée de manière pertinente. L'agrégation d'un modèle de voiture est plus complexe que pour une motocyclette.

Nous en arrivons ainsi à la conclusion que les entreprises contre lesquelles la demande est dirigée appliquent un prix exagérément élevé par rapport à la valeur économique des prestations effectuées.

En imposant l'obligation d'introduire la demande d'un certificat de conformité via un distributeur officiel — apparemment

onderworpen aan de wet, voor zover de bepalingen van de wet de vervulling van de hun door de wet of krachtens de wet toevertrouwde bijzondere taak niet verhinderen.

Ten onrechte houden de ondernemingen tegen wie de vraag is gericht voor dat de « markt » voor het afleveren van processen-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval een substituuat zou vormen voor de markt van de aflevering van gelijkvormigheidsattesten. Dat is in de huidige stand van de wetgeving en van de administratieve praktijk niet het geval, ook al zouden beide stukken evenwaardig zijn om toegang te krijgen tot de openbare weg. De processen-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval kunnen immers na de omzendbrief van 21 november 1994 niet meer aangevraagd worden door tussenpersonen — zoals parallelinvoerders — terwijl deze evenmin hun motorfietsen te koop kunnen aanbieden zonder gelijkvormigheidsattest. Ten slotte is de controle voor het bekomen van een gelijkvormigheidsattest ook van een gans andere inhoud. In dat geval beperkt de controle er zich toe na te gaan of het motorvoertuig conform is aan een typevoertuig; bij onderzoek als enig geval strekt de controle ertoe na te gaan of het voertuig voldoet aan de eisen van het technisch reglement.

b) Uit het feit dat het hier om een aparte markt gaat volgt dat de officiële invoerder een machtspositie heeft i.v.m. het afleveren van gelijkvormigheidsattesten van zijn eigen merk (zie ook Hof van Justitie, 13 november 1975, General Motors / Commissie, Jur., 1975, 1367; Hof van Justitie , 11 november 1986, British Leyland Public Ltd Cy. / Commissie, Jur. 1986, 3297).

c) Vóór het verschijnen van de omzendbrief van 21 november 1994 en het koninklijk besluit van 6 april 1995 was het proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval door de administratieve praktijk *contra legem* wel een substituuat voor het gelijkvormigheidsattest, zodat er voordien blijkbaar geen machtspositie voorhanden was. De uitleg waarom de ondernemingen tegen wie de klacht is gericht na de wijzigingen door de wetgevende en uitvoerende macht plots hun prijzen verdubbelden, overtuigt niet. De bijkomende uitreiking van een vignet aan een kostprijs van 10 frank lijkt een futiele toename van de administratieve taak. Het verschil tussen de prijzen, door verweerders in rekening gebracht en door de importeurs van B.M.W (6 680 frank inclusief B.T.W.) — die door de klacht niet geïndiceerd wordt — is opvallend en blijft zonder uitleg.

De door de ondernemingen tegen wie de klacht is gericht opgegeven werktijden van de materiële bewerkingen van de controle en administratieve handelingen lopen dusdanig uiteen dat minstens de indruk wordt verschaft dat die controlebewerkingen, indien al aan de werkelijkheid beantwoordend, willekeurig worden uitgevoerd of opgedreven.

Op de suggestie van verwerende partijen ter zitting om de controlebewerkingen ter plaatse door de Dienst te laten verifiëren, wordt niet ingegaan. De vraag is niet zozeer of die controle ook effectief het aantal opgegeven uren duurt, maar of de prijsverhoging en de opgelegde bijkomende voorwaarden objectief kunnen worden verantwoord.

Tenslotte wordt het door verzoekers aangeklaagde verschil met de kostprijs voor het afleveren van gelijkvormigheidsattesten voor autovoertuigen niet pertinent weerlegd. De goedkeuring van een automodel is omstandiger dan deze voor een motor.

Aldus komen wij tot de bevinding dat de ondernemingen tegen wie de vraag is gericht een overdreven hoge prijs toepassen in verhouding tot de economische waarde van de verrichte prestaties.

Door de verplichting op te leggen om de aanvraag tot een gelijkvormigheidsattest in te dienen via een officiële verdeler — blijk-

uniquement au profit de ce dernier et sans aucun avantage équitable pour les importateurs officiels ou les requérants — on crée un obstacle anormal à l'accès au marché.

Il en va de même en ce qui concerne la limitation à l'agrément de seulement deux motocyclettes par distributeur et par semaine ou par jour de contrôle. On empêche ainsi de tenir compte d'un besoin normal du marché, consistant à faire contrôler les véhicules par lot.

Une entreprise à laquelle est déléguée une fonction de l'autorité publique doit organiser sa prestation de service de façon à être capable de satisfaire les besoins normaux du marché (*cf.* Cour de Justice, 23 avril 1991, Höfner et Elsen, Jur., 1991, I, 1979).

d) En refusant, pour des motocyclettes importées d'un autre pays membre de l'Union européenne avec un certificat de conformité délivré par les instances compétentes de ce pays d'origine, de fournir un document situant la motocyclette concernée par rapport au type le plus approchant agréé en Belgique et en effectuant pour cette sorte de motocyclettes le même contrôle que pour des motocyclettes en provenance de pays tiers — bien que, dans de nombreux cas, le constructeur ait déjà mentionné le numéro belge de l'agrément par type sur la plaquette d'identification —, des conditions déraisonnables sont imposées.

La Cour de Justice a estimé dans un arrêt du 1^{er} juin 1987 (Daniel Gofette et Alfred Gilliard, Jur., 1987, 2525) qu'un État membre devait donner la possibilité de délivrer, dans une telle situation, un document spécial.

Il faut rejeter l'argument des entreprises concernées selon lequel ceci serait impossible parce que les réglementations techniques des différents États membres ne sont pas identiques: des différences entre les réglementations nationales ne peuvent pas empêcher l'importation et la commercialisation de produits en provenance d'un autre État membre (Cour de Justice, 20 février 1979, Rewe-Zentral A.G./Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, Jur., 1979, 649).

e) Le fait que les entreprises concernées ne motivent pas leur refus de délivrer un certificat de conformité, ne se justifie pas pour des entreprises chargées d'une fonction de l'autorité publique.

Il n'est pas démontré hic et nunc que les autres pratiques dénoncées ne sont pas raisonnables.

Sur la base de ces éléments, nous arrivons *prima facie* à la conclusion que les entreprises contre lesquelles la plainte est dirigée abusent de leur position dominante.

4. Enfin, il faut être en présence de la probabilité d'un préjudice grave et imminent qu'il est urgent d'éviter. Ce préjudice doit être de nature concurrentielle, ce qui implique qu'il faut prendre en considération non seulement la situation des requérants mais aussi celle du secteur concerné. Il ne faut pas examiner si le préjudice subi est susceptible d'être réparé par une action en dommages-intérêts devant le juge ordinaire mais bien si le dommage peut être réparé par la décision que le Conseil de la Concurrence serait amené à prendre lorsqu'il examinera la plainte après instruction par le Service (président du Conseil de la Concurrence, 27 mars 1995, en cause Interrosane et Interest, p. 16).

Les requérants ont démontré que les pratiques restrictives de concurrence ont augmenté de manière drastique le prix de revient réel d'un certificat de conformité. Il a également été démontré que cette augmentation — compte tenu des prix nets, de la concurrence vis-à-vis du distributeur officiel, de l'état comptable précaire des requérants — ne peut être répercutée. Dès lors, certains requé-

baar enkel in het voordeel van deze laatste en zonder enig redelijk nut voor de officiële invoerders of verzoekers — wordt een abnormale hindernis om tot de markt toe te treden gelegd.

Hetzelfde gebeurt met de beperking tot de goedkeuring van slechts twee motorfietsen per verdeler en per week of per keuringsdag. Aldus wordt verhinderd dat aan een normale marktbehoefte, die erin bestaat dat motorvoertuigen per lot zouden worden gekeurd, wordt tegemoetgekomen.

Een onderneming aan dewelke een overheidstaak gedelegeerd wordt, dient haar dienstverlening aldus te organiseren dat zij in staat is aan de normale marktbehoeften te voldoen (*cf.* Hof van Justitie, 23 april 1991, Höfner en Elsen, Jur., 1991, I, 1979).

d) Door te weigeren om voor motorfietsen, ingevoerd uit een andere Lid-Staat van de Europese Unie met een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de bevoegde instanties van uitvoer, een document af te leveren waarin de betrokken motorfiets wordt gesitueerd ten opzichte van het meest benaderend type dat in België is goedgekeurd en voor dit soort motorfietsen dezelfde controle uit te voeren als voor motorfietsen uit derde landen — hoewel in vele gevallen de constructeur op het identificatieplaatje reeds het Belgisch nummer van de typegoedkeuring heeft vermeld — wordt eveneens een onredelijke voorwaarde opgelegd.

Het Hof van Justitie heeft geoordeeld in een arrest van 1 juni 1987 (Daniel Gofette en Alfred Gilliard, Jur., 1987, 2525) dat een Lid-Staat de mogelijkheid moet geven dat in zo een situatie een bijzonder document wordt afgeleverd.

Het argument van de betrokken ondernemingen dat zulks onmogelijk is omdat de technische reglementeringen van de verschillende Lid-Statens niet identiek zijn moet worden verworpen: verschillen in nationale reglementeringen mogen de invoer en het in de handel brengen van produkten uit een andere Lid-Staat niet belemmeren (Hof van Justitie, 20 februari 1979, Rewe-Zentral A.G./Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, Jur., 1979, 649).

e) Ook het feit dat de betrokken onderneming een weigering om een gelijkvormigheidsattest af te leveren niet motiveren, is voor ondernemingen die met een overheidstaak zijn gelast, niet verantwoord.

Van de andere aangeklaagde praktijken is hier en nu niet aangetoond dat zij onredelijk zijn.

Door één en ander komen wij *prima facie* tot de bevinding dat de ondernemingen tegen wie de klacht is gericht, misbruik maken van hun machtspositie.

4. Tenslotte dient de mogelijkheid voorhanden te zijn van een ernstig en onmiddellijk nadeel dat dringend moet vermeden worden. Dit nadeel moet van concurrentiële aard zijn, hetgeen niet alleen inhoudt dat de toestand van verzoekers, maar ook die van de betrokken markt moet worden onderzocht. Er moet niet onderzocht worden of het geleden nadeel al dan niet kan hersteld worden door een vordering tot toekenning van schadevergoeding door de bodemrechter, maar of de schade kan worden hersteld door de beslissing die de Raad zou nemen, wanneer zij na onderzoek door de Dienst de klacht zal behandelen (Voorzitter van de Raad voor de Mededinging, 27 maart 1995, inzake Interrosane/Interest, blz. 16).

Verzoekers hebben aangetoond dat de hierboven aangenomen restrictieve mededingingspraktijken de werkelijke kostprijs van een gelijkvormigheidsattest drastisch verhogen. Er werd tevens aangetoond dat deze verhoging — gelet op de scherpe prijzen, de concurrentie ten aanzien van de officiële verdeler, de precare balansoestand van verzoekers met stockfinanciering — niet kan

rants ne pourront plus opérer sur le marché, et le marché parallèle risque de se rétrécir. En raison de la disparition de l'importation indépendante, le consommateur se voit privé d'une alternative.

Cette situation sera irrévocable au moment où le Conseil sera tenu de statuer sur la plainte. Quant à l'argument selon lequel les requérants auraient attendu trop longtemps pour envisager la présente demande de prise de mesures provisoires — à supposer que cet argument soit pertinent au niveau de l'application de l'article 35 L.P.C.E., *quod non* —, celui-ci ne semble pas fondé: depuis début 1995, les requérants n'ont pas cessé de faire des démarches juridiques et autres. Enfin, on peut supposer que la situation n'est devenue urgente et sérieuse qu'au moment où le stock pour la nouvelle saison devait être constitué. Ainsi, nous en sommes venus à la conclusion que la possibilité d'un préjudice grave et immédiat existe et qu'il y a lieu d'éviter celui-ci.

Vu l'urgence, nous ne donnerons pas suite à la demande de suspension de l'examen de l'affaire tant que la Cour d'appel de Bruxelles n'aura pas statué sur les questions préjudicielles posées par M. le président du tribunal de commerce de Termonde.

5. Enfin, nous considérons qu'il est indiqué d'aller plus loin que ce que propose le Service dans son rapport. Le Service recommande de ne bloquer — au niveau existant avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 6 avril 1995 — que les prix pour la délivrance du certificat de conformité, puisque le prix facturé avait donné lieu au préjudice imminent et irréparable et qu'il n'est pas prouvé que les autres mesures imposées par les importateurs officiels donneraient lieu, en ce moment, à un préjudice irréparable.

Les requérants font observer, à juste titre, que l'article 35, § 1^{er}, L.P.C.E., habilite le président à suspendre les pratiques restrictives de concurrence faisant l'objet de l'instruction et non seulement celles qui sont à la base du préjudice imminent et irréparable. Dès lors, nous suspendons les pratiques restrictives de concurrence que nous avions qualifiées comme telles à cet effet. Nous accordons aux parties défenderesses, pour les pratiques autres que celles relatives au prix facturé ainsi que pour l'obligation de motivation, un délai pour qu'elles puissent s'organiser.

Le président du Conseil peut, dans le cadre de l'article 35, L.P.C.E., ordonner des mesures en vue du redressement de l'ensemble du secteur économique; il n'est pas tenu à ou restreint par la demande du plaignant (président du Conseil de la Concurrence, 31 octobre 1995, dans l'affaire de M. Clarysse *versus* l'Ordre des architectes, p. 21), ni par les propositions du Service.

PAR CES MOTIFS,

Nous, Prosper Vanhelimont, membre suppléant du Conseil de la Concurrence, désigné par la présidente du Conseil de la Concurrence le 1^{er} mars 1996 en vue de la remplacer conformément à l'article 2 du règlement d'ordre intérieur, jusqu'à ce que une décision au fond soit rendue par le Conseil de la Concurrence concernant la plainte enregistrée par le Service, le 17 novembre 1995, dans la présente affaire,

interdisons à Honda Belgium S.A., à Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (importateur de Ducati), à D'Ieteren Sport S.A. (importateur de Yamaha), à Goegebeur & Vigoni S.A. (importateur de Kasawaki) et à Suzuki Belgium de demander pour la demande et la délivrance d'un certificat de conformité un prix supérieur à celui appliqué antérieurement à l'introduction de l'arrêté royal du 6 avril 1995 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974;

obligeons lesdites entreprises à motiver tout refus de délivrer un certificat de conformité;

worden doorgerekend zodat sommige verzoekers niet meer aan de markt zullen deelnemen en de parallelmarkt het risico loopt te verschrompelen. Door het verdwijnen van de onafhankelijke invoer zal een alternatief voor de consument verdwijnen.

Die toestand zal onherroepelijk zijn op het ogenblik dat de Raad gehouden zal zijn uitspraak te doen over de klacht. De omstandigheid dat verzoekers te lang zouden hebben gewacht om huidig verzoek tot het nemen van voorlopige maatregelen in aanmerking te nemen — indien deze omstandigheid al enig gewicht zou hebben voor de toepassing van artikel 35, W.B.E.M., *quod non* — lijkt terzake niet voorhanden: verzoekers hebben sinds begin 1995 niet opgehouden met het voeren van juridische en andere acties. Tenslotte kan worden aangenomen dat de toestand pas dringend en ernstig werd op het ogenblik dat de stock voor het nieuwe seizoen diende aangelegd te worden. Aldus zijn wij tot de bevinding gekomen dat de mogelijkheid voorhanden is voor een ernstig en onmiddellijk nadeel en dat dit nadeel moet vermeden worden.

Wij gaan niet in op het verzoek de behandeling van de zaak op te schorten totdat het Hof van beroep te Brussel uitspraak zal hebben gedaan over de prejudiciële vragen, gesteld door de heer Voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde, gelet op de hoogdringendheid.

5. Tenslotte zijn wij van oordeel verder te moeten gaan dan de Dienst voorstelt in haar verslag. De Dienst doet de aanbeveling enkel de prijzen voor de afgifte van het gelijkvormigheidsattest te bevrozen op het peil van vóór het van kracht worden van het koninklijk besluit van 6 april 1995, omdat de in rekening gebrachte prijs de aanleiding was van het onmiddellijk en onherstelbaar nadeel en van de andere door de officiële invoerders opgelegde maatregelen niet is aangetoond dat deze op dit ogenblik tot een onherstelbaar nadeel zullen leiden.

Verzoekers merken terecht op dat artikel 35, § 1, W.B.E.M. de Voorzitter machtigt de restrictieve mededingingspraktijken te schorsen die het voorwerp van het onderzoek uitmaken en niet alleen deze die het onmiddellijk en onherstelbaar nadeel veroorzaken. Wij schorsen aldus die restrictieve mededingingspraktijken, die wij hiervoor alsdusdanig kwalificeerden. Wij geven de verwerende partijen, voor de praktijken andere dan deze voor de in rekening gebrachte prijs en de motiveringsplicht, een termijn om zich te organiseren.

De Voorzitter van de Raad kan in het kader van artikel 35, W.B.E.M. maatregelen bevelen die het herstel beogen van de ganse economische sector, hij is niet gehouden aan of beperkt door de vraag van de klager (Voorzitter van de Raad voor de Mededinging, 31 oktober 1995, inzake de heer Clarysse tegen de Orde van Architecten, blz. 21), noch door de voorstellen van de Dienst.

OM DEZE REDENEN,

Wij, Prosper Vanhelimont, plaatsvervangend lid van de Raad voor de Mededinging, aangewezen door de voorzitter van de Raad voor de Mededinging op 1 maart 1996 om haar overeenkomstig artikel 2 van het huishoudelijk reglement te vervangen, totdat een uitspraak ten gronde zal worden gedaan door de Raad voor de Mededinging inzake de door de Dienst in onderhavige zaak op 17 november 1995 geregistreerde klacht,

verbieden Honda Belgium N.V., Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (invoerder van Ducati), D'Ieteren Sport N.V. (invoerder van Yamaha), Goegebeur & Vigoni N.V. (invoerder van Kawasaki) en Suzuki Belgium om aan een aanvraag en aflevering van een gelijkvormigheidsattest een prijs te verbinden die hoger is dan deze die gehanteerd werd vóór de invoering van het koninklijk besluit van 6 april 1995, dat het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 wijzigde;

verplichten dezelfde ondernemingen om elke weigering tot afgifte van een gelijkvormigheidsattest te motiveren;

interdisons en outre auxdites entreprises de soumettre une demande ainsi que la délivrance d'un certificat de conformité aux conditions suivantes :

— l'obligation d'introduire une demande de certificat de conformité via un distributeur officiel, c'est-à-dire un commerçant faisant partie du réseau de distribution des importateurs officiels;

— la limitation du contrôle à seulement deux motos par distributeur officiel et/ou par semaine ou par jour;

obligeons lesdites entreprises à délivrer, à partir du 1^{er} mai 1996, sans convocation à présenter la motocyclette, lors de la demande de certificat de conformité pour des motocyclettes importées d'autres pays membres de l'Union européenne sous couvert d'un certificat de conformité délivré par les instances compétentes des pays d'exportation, un document situant la moto concernée par rapport au type le plus approchant déjà agréé en Belgique;

condamnons Honda Belgium S.A., Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (importateur de Ducati), D'Ieteren Sport S.A. (importateur de Yamaha), Goegebeur & Vigoni S.A. (importateur de Kawasaki) et Suzuki Belgium à payer une astreinte de 100 000 francs par infraction constatée, avec un maximum de 250 000 francs par jour.

Ainsi décidé par le président du Conseil de la Concurrence en date du 4 avril 1996.

Prosper VANHELMONT.

verbieden dezelfde ondernemingen bovendien vanaf 1 mei 1996 om aan de aanvraag en aflevering van een gelijkvormigheidsattest de volgende voorwaarden op te leggen :

— het verplichten om een aanvraag van het gelijkvormigheidsattest in te dienen via een officiële verdeler, d.i. een handelaar die deel uitmaakt van het verdelersnet van de officiële invoerder;

— de beperking van de keuring tot slechts twee motorfietsen per officiële verdeler en/of per week of per keuringsdag;

verplichten dezelfde ondernemingen vanaf 1 mei 1996, zonder oproep om de motorfiets te tonen bij aanvraag om een gelijkvormigheidsattest voor motorfietsen ingevoerd uit andere lidstaten van de Europese Unie onder begeleiding van een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de bevoegde instanties van de lidstaat van uitvoer, een document af te leveren waarin de betrokken motorfiets wordt gesitueerd ten opzichte van het meest benaderend type dat in België is goedgekeurd;

veroordelen Honda Belgium N.V., Wiertz Mombaerts S.P.R.L. (invoerder van Ducati), D'Ieteren Sport N.V. (invoerder van Yamaha), Goegebeur & Vigoni N.V. (invoerder van Kawasaki) en Suzuki Belgium tot een dwangsom van 100 000 frank per vastgestelde inbreuk op het hierboven aangehaald bevel, met een maximum van 250 000 frank per dag.

Aldus beslist door de voorzitter van de Raad voor de Mededinging op 4 april 1996.

Prosper VANHELMONT.

Monsieur Robert Chantelot
Avocat
Avenue Louis Lepoutre, 95
B-1060 Bruxelles

Objet: Importation parallèle de motos

Procédure de conformité chez les importateurs officiels (décision du 4 avril 1996 de monsieur le Président du Conseil de la Concurrence)

Maître,

J'ai bien reçu votre fax relatif à l'objet mentionné sous rubrique et dont j'ai pris connaissance avec attention.

Je vous prie de trouver ci-après les éléments de réponse qui sont en ma possession et relatifs aux points que vous soulevez dans votre courrier.

1. Il sera possible de prendre éventuellement attitude quand il aura été statué en appel.
2. L'État n'envisage pas d'intervenir volontairement dans la procédure en degré d'appel.
3. La procédure proposée par Honda n'est pas, à proprement parler, une « homologation ».
4. Il n'y a pas de valeur juridique à attacher à un document destiné « à situer une moto par rapport au type le plus proche ». Une moto est conforme ou non à un type préétabli. Un document qui situe une moto ne peut être qu'imprécis.
5. Un concessionnaire qui délivre semblable document exécute la décision du Conseil de la concurrence. Sans plus, le document n'ayant en soi aucune valeur juridique, la situation du bénéficiaire de ce document ne peut pas s'améliorer: en d'autres termes, il ne sera pas possible de l'immatriculer.
6. L'État ne peut pas interdire semblable document suite à la décision du Conseil de la concurrence.
7. Il n'y a pas de possibilité de prendre d'extrême urgence des dispositions réglementaires quelconques, les procédures ne le permettant pas.

Veuillez agréer, Maître, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Directeur général,

Henri COURTOIS.

Monsieur Robert Chantelot
Avocat
Avenue Louis Lepoutre, 95
B-1060 Bruxelles

Monsieur,

Par votre fax de ce jour, vous posez la question de savoir si l'immatriculation d'une moto peut se faire si un concessionnaire officiel délivre une vignette de conformité.

J'attire votre attention sur le fait que certificat de conformité et vignette vont de pair.

Il me semblerait par ailleurs logique que, dans la mesure où le concessionnaire délivre un « document situant une moto ... » et où ce document atteste que ladite moto est identique à un type homologué en Belgique sous un numéro de P.V.A., le document soit un certificat de conformité.

Si par contre, l'examen des dossiers par le concessionnaire officiel aboutit à la conclusion que le véhicule n'est pas identique à un type homologué en Belgique, il ne pourra ni émettre un certificat de conformité ni une vignette, mais seulement, un « document situant la moto par rapport à un type le plus proche »; je présume que dans ce cas, il indiquera sur le document, non seulement le type le plus proche, mais également en quoi le véhicule en question s'en écarte : proche ne veut pas dire identique, et implique donc des différences.

Quant à l'immatriculation à la D.I.V. s'il y a une vignette, elle ne pose effectivement pas de problème.

Je vous prie de croire, Monsieur, en mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur général,

Henri COURTOIS.

BIJLAGE 7

ANNEXE 7

ARREST VAN HET HOF VAN BEROEP TE BRUSSEL D.D. 28 JUNI 1996

Het HOF VAN BEROEP te Brussel, negende kamer *bis*, wijst na beraad overeenkomstig artikel 42, § 1, eerste lid van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging, volgend arrest:

R. Nr. 3438

In de zaak nr. 1996/QR/14

aanhangig gemaakt ingevolge een vonnis uitgesproken op 31 januari 1996 door de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde, afdeling Dendermonde, zetelend als stakingsrechter, in de zaak van:

1. B.V.B.A. OCCASIEMARKT DE ZWARTE AREND, met maatschappelijke zetel te 2920 Kalmthout, Dr. J. Goossenaertsstraat, 37, H.R. Antwerpen nr. 270.821,

2. N.V. MOTO DESCHOUWER, met zetel te 1980 Epegem, Brusselsesteenweg, 455, H.R. Brussel nr. 485.729,

3. B.V.B.A. ERIXHONDA, met zetel te 9032 Gent-Wondelgem, Westergemstraat, 140, H.R. Gent nr. 75.024,

4. B.V.B.A. QUALITY BIKES, met zetel te 9000 Gent, Ch. De Kerchovelaan, 361,

5. N.V. MAASKANT MOTORS, met zetel te 3621 Rekem, Steenweg, 54, H.R. Tongeren nr. 75.000,

6. B.V.B.A. WIM MOTORS, met zetel te 9880 Lotenhulle, Heirstraat, 28, H.R. Gent nr. 162.513,

7. N.V. DELTA MOTORCYCLES, met zetel te 2300 Turnhout, Otterstraat, 14, H.R. Turnhout nr. 62.342,

8. N.V. GSM, met zetel te 3582 Koersel-Beringen, Schriekheidestraat, 24, H.R. Hasselt nr. 77.218,

9. De heer DIRK PRAET, handel drijvend onder de benaming MOTOSPORT DINO, met zetel te 9170 Sint-Pauwels, Potterstraat, 121, H.R. Sint-Niklaas nr. 39.310,

10. De heer JOHAN CASET, handel drijvend onder de benaming AUTO-MOTOCENTER CASET, wonende te 8810 Lichtervelde, Brugsebaan, 24, H.R. Oostende nr. 43.667,

11. N.V. BIKERS DREAM, met zetel te 9100 Sint-Niklaas, Gentsebaan, 73 B, H.R. Brussel nr. 52.253,

12. N.V. MOTOWORLD, met zetel te 3440 Zoutleeuw, Grotesteenweg, 9, H.R. Leuven nr. 85.820,

tegen:

de N.V. HONDA BELGIUM, met zetel te 9300 Aalst, Wijngaardveld, 1, H.R. Aalst nr. 54.224,

Gezien het arrest uitgesproken door dit hof op 21 februari 1996 waarbij voornoemde partijen werden uitgenodigd hun eventuele opmerkingen voor te dragen ter zitting van 27 maart 1996;

Gehoord ter zitting van 27 maart voornoemde partijen, nl.:

— de partijen sub 1 à 12, vertegenwoordigd door Mr. B. Goossens, advocaat te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg, 33,

— de partij N.V. Honda Belgium, vertegenwoordigd door Mr. R. Chantelot, advocaat te 1050 Brussel, Louis Lepoutrelaan, 95,

en gelet op de door hen op 17 april 1996 neergelegde nota's en stukken;

*
* *

I. WAT BETREFT DE FEITEN

Overwegende dat de relevante feiten die aanleiding hebben gegeven tot het geschil voor de stakingsrechter als volgt kunnen samengevat worden:

— Eiseressen voor de stakingsrechter (hierna steeds genoemd «B.V.B.A. Zwarte Arend en consoorten») zijn onafhankelijke invoerders en verkopers van motorfietsen van o.a. het merk Honda, terwijl verweerster voor de stakingsrechter (hierna steeds genoemd «N.V. Honda Belgium») de officiële invoerder is in België van Honda-voertuigen,

— Elk voertuig dat in België gebouwd of gemonteerd is of er wordt ingevoerd, moet het voorwerp uitmaken van een goedkeuring per type, verleend door het ministerie van Verkeer en Infrastructuur of zijn gemachtigde, waarin is vastgesteld dat het voldoet aan al de voorschriften van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (artikel 3, § 3, van voormeld koninklijk besluit),

— Het te koop stellen en de verkoop met het oog op de aanwending op de openbare weg, evenals het op de openbare weg in het verkeer brengen van voertuigen die niet overeenstemmen met het goedgekeurde type, is verboden (artikel 3, § 2, koninklijk besluit van 10 oktober 1974),

— Om in België motorfietsen te mogen verkopen en in het verkeer te brengen, moet men derhalve beschikken over een «gelijkvormigheidsattest», nl. een attest waarbij bevestigd wordt dat het betrokken voertuig volledig overeenstemt met de beschrijving en met het proces-verbaal van goedkeuring. Dergelijk attest wordt afgeleverd door de constructeur of zijn gemachtigde (artikel 4, § 5, koninklijk besluit van 10 april 1978),

— In afwijking op deze regeling kan de minister van Verkeer en Infrastructuur of zijn gemachtigde, bij wijze van uitzondering, de goedkeuring en het in verkeer brengen van een voertuig als alleenstaand geval toelaten (artikel 3, § 5, eerste lid, koninklijk besluit van 10 oktober 1974). Dergelijke toelating mag slechts verleend worden mits de verzoeker kan bewijzen dat ofwel de voorziene goedkeuringsprocedure niet te verwezenlijken is en dat het een voor zijn persoonlijk gebruik bestemd voertuig geldt, ofwel dat het voertuig werd ingevoerd ter gelegenheid van een verhuizing door een persoon die in het buitenland gevestigd was en die zich, hetzij tijdelijk, hetzij definitief in België vestigt (artikel 3, § 2, tweede lid, koninklijk besluit van 10 oktober 1974).

In die gevallen wordt een «proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval» uitgereikt (art. 3, § 3, derde lid, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974, zoals toegevoegd ingevolge het koninklijk besluit van 6 april 1995).

— De voor het opstellen van dergelijk proces-verbaal vereiste testen worden uitgevoerd en het verslag terzake wordt opgesteld door een instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen (art. 3, § 3, laatste lid, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 zoals toegevoegd ingevolge het koninklijk besluit van 6 april 1995) en de kosten hiervan bedragen 10 000 frank, B.T.W. inbegrepen (art. 7 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974, zoals gewijzigd ingevolge het koninklijk besluit van 6 april 1995). Daarbij moeten nog de goedkeuringskosten gerekend worden, die voor een tweewielige motorfiets 15 000 frank bedragen (art. 7 hiervoor geciteerd).

— Gelet op de hiervoor uiteengezette reglementering, kunnen garagehouders in beginsel geen proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval bekomen voor de motorfietsen die zij invoeren en verkopen.

— In een nota van 4 mei 1995 heeft de V.Z.W. F.E.B.I.A.C., beroepsvereniging van de autoconstructeurs, haar leden aangeraden voor de gelijkvormigheidsprocedure voor motorfietsen via de officiële verdelers een tarief van ongeveer 10 000 frank aan te rekenen, zodanig dat men op hetzelfde peil komt als de kosten aangerekend door de overheid voor het afleveren van een proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval zoals vastgesteld ingevolge het koninklijk besluit van 6 april 1995. Dit betekent een substantiële verhoging van de voorheen aangerekende kosten.

— In een rondschrift van 29 mei 1995 heeft de N.V. Honda Belgium de verdelers van Honda motorfietsen laten weten dat het tarief voor het afleveren van een gelijkvormigheidsattest effectief wordt vastgesteld op 10 000 frank, B.T.W. inbegrepen, zijnde 5 573 frank keuringskosten en 4 427 frank dossierbehandeling.

— In een bijlage bij voormeld rondschrift blijkt dat de homologatieprocedure van voertuigen die niet door de officiële verdelers worden verkocht in de praktijk als volgt verloopt:

- de aanvraag moet ingediend worden via een erkend verdeler;
- de te keuren motorfiets moet een ganse dag ter beschikking zijn van de invoerder;
- de motorfiets moet volledig gemonteerd en rijklaar aangeboden worden;
- de motorfiets moet door de officiële verdeler of door de klant persoonlijk gelost en geladen worden;
- de keuringen vinden enkel plaats op vrijdag en per keuringsdag mogen per verdeler maximum twee motorfietsen ter keuring worden aangeboden;
- wanneer tijdens de keuring blijkt dat bepaalde onderdelen dienen vervangen, moet zulks gebeuren door de officiële verdeler die zijn tussenkomst factureert aan de klant en het gelijkvormigheidsattest wordt pas afgeleverd na voorlegging van die factuur.

— Uit haar brief d.d. 5 mei 1995 aan de raadsman van de B.V.B.A. Zwarte Arend en consoorten blijkt dat de N.V. Honda Belgium voorhoudt dat voor motorfietsen die niet via haar uit andere Lidstaten van de Europese Unie worden ingevoerd, hoewel vergezeld van een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de bevoegde overheid van die Lidstaten, door haar dienen gekeurd, net zoals alle andere motorfietsen, vooraleer een gelijkvormigheidsattest kan afgeleverd worden.

— De B.V.B.A. Zwarte Arend en consoorten houden voor dat door te handelen zoals hiervoor beschreven, de N.V. Honda Belgium misbruik maakt van haar machtspositie, hetgeen een inbreuk vormt op artikel 3, lid 2, B.W.E.M. Dat zij bij verzoekschrift d.d. 3 juli 1995 de stakingsrechter verzocht hebben de N.V. Honda Belgium bevel te geven deze als strijdig met de eerlijke handelsgebruiken gekwalificeerde daden te staken. In het kader van deze procedure werden de hierna omschreven prejudiciële vragen gesteld.

II. WAT BETREFT DE GESTELDE VRAGEN

Overwegende dat de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde, afdeling Dendermonde, zetelend zoals in kort geding, op grond van artikel 42, § 1, B.W.E.M. de volgende prejudiciële vragen heeft gesteld:

«1. Beschikt de N.V. Honda Belgium over een machtspositie in de zin van artikel 3 van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging wat betreft de afgifte van gelijkvormigheidsattesten voor motorfietsen zoals die werd geregeld bij koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, zoals dit koninklijk besluit laatst gewijzigd werd bij koninklijk besluit van 6 april 1995?

2. Zo de N.V. Honda Belgium over een machtspositie beschikt in hogergenoemde zin maakt zij er misbruik van door navolgende maatregelen, elk afzonderlijk genomen of in hun geheel beschouwd:

- het aanrekenen van een prijs van 10 000 frank inclusief B.T.W.;
- te bepalen dat de aanvraag voor afgifte van een gelijkvormigheidsattest enkel via een officiële dealer kan gebeuren;
- te eisen dat de motorfiets een ganse dag ter beschikking moet staan;
- te eisen dat de motorfiets eigenhandig door een officiële dealer of door de klant gelost of geladen wordt;
- te eisen dat er per keuringsdag en per verdeler maximum twee motorfietsen mogen gekeurd worden;
- te eisen dat de motorfietsen volledig gemonteerd en rijklaar worden aangeboden;
- te eisen dat indien een bepaald onderdeel zou veranderd moeten worden, originele wisselstukken van Honda worden gebruikt;
- eenzelfde keuring te eisen voor motorfietsen ingevoerd uit andere Lidstaten van de Europese Unie onder begeleiding van een gelijkvormigheidsattest, afgeleverd door de bevoegde instantie van de Lidstaten van uitvoer;
- de discriminerende behandeling van afnemers gelet op het feit dat de officiële verdelers, eveneens afnemers van een gelijkvormigheidsattest niet dezelfde verplichtingen worden opgelegd;
- de verplichting om een geluidstest te ondergaan op te leggen.»

III. IN RECHTE

A. Aangaande de twee vragen samen

1. Overwegende dat, zoals hierna nog zal blijken, ingevolge de bepalingen van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden, ondernemingen zijn waaraan de overheid exclusieve rechten verleent en die, krachtens artikel 47 B.W.E.M., onderworpen zijn aan de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging voor zover de toepassing van deze wet de vervulling, in feite of in rechte, van de hun door de wet toevertrouwde bijzondere taak niet verhindert;

dat de rechter die de prejudiciële vragen heeft gesteld er klaarblijkelijk van uitgaat dat voormelde wet effectief van toepassing is op de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden;

dat hij in ieder geval op dit punt geen prejudiciële vraag heeft gesteld;

2. Overwegende dat de wijze waarop deze vragen zijn gesteld, impliceert dat het hof door op de eerste vraag een negatief antwoord te geven, waardoor het antwoord op de tweede vraag overbodig wordt, of door op de eerste en de tweede vraag positief te antwoorden, dan wel op de tweede vraag negatief te antwoorden, noodgedwongen het geschil zelf beslecht dat aanhangig is voor de rechter die deze prejudiciële vragen heeft gesteld;

dat, ook al is de precieze draagwijdte van artikel 42 B.W.E.M. niet altijd duidelijk (Dessard, D. en Francq, B., *Application par les juridictions ordinaires*, in De nieuwe wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging, De Vroede, P., (ed.), Brugge, die Keure, 1993, 143, nr. 16), het niet de bedoeling kan geweest zijn van de wetgever bij het instellen van deze prejudiciële procedure aan de hoven en de rechtbanken de mogelijkheid te geven om de oplossing van het hen onderworpen geschil door te schuiven naar het Hof van beroep te Brussel door het uit te nodigen de wet van 5 augustus 1991 zonder meer toe te passen op concrete feiten;

dat dit hof, met het oog op de uniforme toepassing van het nationaal mededingingsrecht, enkel — wat het recht betreft — bindende richtlijnen geeft omtrent de interpretatie en de toepassing van de wet economische mededinging;

dat het echter steeds aan de verwijzende rechter toekomt de wet, weliswaar zoals uitgelegd door dit hof, uiteindelijk toe te passen op de concrete feiten van het hem voorgelegde geschil;

dat dit niet wegneemt dat het hof, om met kennis van zaken op een prejudiciële vraag een bruikbaar antwoord te kunnen geven, van bepaalde feitelijke gegevens kennis neemt en desgevallend de nodige informatie inwint door gebruik te maken van de mogelijkheid geboden door artikel 42 § 1, derde lid B.W.E.M. en de Dienst voor de Mededinging om een onderzoek te vragen;

B. Aangaande de eerste vraag

1. Overwegende dat gelet op wat hiervoor *sub*. III.A.2 is gezegd, de eerste vraag als volgt dient gelezen te worden: «Beschikken de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België, nu zij ingevolge de in België toepasselijke reglementering uitsluitend bevoegd zijn gemaakt om gelijkvormigheidsattesten af te leveren noodzakelijk om motorfietsen van hun merk te koop aan te bieden, te verkopen of in het verkeer te brengen, over een machtspositie op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel daarvan in de zin van de artikelen 1, *b*) en 3, B.W.E.M.?»;

2. Overwegende dat het al dan niet bestaan van een machtspositie dient beoordeeld te worden binnen het kader van de betrokken markt;

dat de wetgever het begrip «betrokken markt» niet heeft gedefinieerd, maar uitdrukkelijk de wens heeft uitgedrukt, zoals blijkt uit de voorbereidende werken (Gedr. St., Senaat, 1990-1991, 1289/2, 27), om het zo nauw mogelijk te laten aansluiten bij het begrip «relevante markt» (*marché concerné, relevant market*) gehanteerd in het Europees Mededingingsrecht, meer bepaald zoals het werd uitgewerkt in het arrest Hoffman-Laroche van het Hof van Justitie (H.v.J., 13 februari 1979, zaak 85/76, Jur., 1979, 461);

Overwegende dat de bepalingen van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, zoals gewijzigd en aangevuld door het koninklijk besluit van 6 april 1995, voor gevolg hebben dat handelaars slechts motorvoertuigen mogen te koop aanbieden of verkopen met het oog op aanwending op de openbare weg wanneer zij met betrekking tot deze voertuigen over een gelijkvormigheidsattest beschikken, hetwelk uitsluitend wordt afgeleverd door de constructeur van de betrokken motorfietsen of zijn gemachtigde, deze laatste meestal de officiële invoerder in België zijnde;

dat met andere woorden de handelaars die in België motorfietsen wensen te koop aan te bieden en te verkopen van een bepaald merk, noodzakelijkerwijze aangewezen zijn op de diensten verleend door de constructeur van de betrokken voertuigen of zijn gemachtigde in België die, al dan niet na een keuringsprocedure, een gelijkvormigheidsattest afleveren;

dat deze diensten een afzonderlijke markt vormen (H.v.J., 11 november 1986, British Leyland/Commissie, zaak 226/84, Jur., 1986, 3263);

Overwegende evenwel dat de betrokken markt niet te herleiden is tot de producten en diensten van de van misbruik aangeklaagde onderneming en identieke producten of diensten aangeboden door haar concurrenten, maar zich tevens uitstrekt tot alle producten of diensten die, gelet op hun kenmerken en op de omstandigheden, in voldoende mate substitueerbaar zijn (Van Gerven, W., Maresceau, M. en Stuyck, J., *Handels- en economisch recht*, deel II/b, Kartelrecht, in *Beginselen van Belgisch privaatrecht*, Dillemans, R. en Van Gerven, W. (ed.), Gent, Story-Scientia, 1985, nr. 276; Vandermeersch, D., *De mededingingswet*, Kluwer, 1994, nr. 13);

dat evenwel het afleveren door de minister van Verkeer of zijn gemachtigde van een «proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval», zoals voorzien in artikel 3, § 3, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974, geen dienst is die substitueerbaar is met deze bestaande uit het afleveren van gelijkvormigheidsattesten;

dat immers uit de tekst zelf van de reglementering blijkt dat het verlenen van dergelijke toelating uitzonderlijk is en slechts mogelijk is in twee welomschreven hypothesen die met elkaar gemeen hebben dat de toelating slechts kan bekomen worden voor een voertuig bestemd voor persoonlijk gebruik;

dat het krachtens de vigerende reglementering derhalve uitgesloten is dat een handelaar dergelijk proces-verbaal van goedkeuring zou verkrijgen voor voertuigen die hij, in het kader van zijn handelsactiviteit, te koop aanbiedt of verkoopt;

dat het feit dat de administratieve praktijk destijds blijkbaar anders is geweest en, blijkbaar oogluikend, werd toegestaan dat handelaars een goedkeuring konden bekomen als alleenstaand geval, hieraan geen afbreuk doet nu hieraan klaarblijkelijk een einde is gesteld zoals blijkt uit de omzendbrief TDT/3125/94 — CC6 d.d. 21 november 1994 van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur («De procedure mag niet worden gebruikt voor beroepsmensen zoals garagisten, import-exportfirma's, enz.»);

3. Overwegende dat de reglementering uitgewerkt in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, zodanig is dat de overheid aan de constructeur van een bepaald merk van motorfietsen of zijn gemachtigde een monopolie verschafft op de hiervoor beschreven betrokken markt, zodanig dat op die markt geen daadwerkelijke mededinging mogelijk is en de constructeurs of hun gemachtigden de mogelijkheid hebben zich onafhankelijk te gedragen t.a.v. de handelaars die op hun diensten aangewezen zijn om de noodzakelijke gelijkvormigheidsattesten te bekomen;

dat in die omstandigheden de constructeurs of hun gemachtigden, elk wat de motorfietsen van hun merk betreft, wel degelijk over een machtspositie beschikken op de betrokken Belgische markt;

4. Overwegende dat uit hetgeen voorafgaat volgt dat het hof van oordeel is dat op de eerste vraag, zoals hiervoor herformuleerd, positief dient geantwoord te worden;

C. Aangaande de tweede vraag

1. Overwegende dat in de tweede vraag in werkelijkheid drie duidelijk te onderscheiden problemen aan de orde worden gesteld;

dat vooreerst de vraag aan de orde is of de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden bij de uitvoering van de hen door de Belgische overheid opgedragen taak om gelijkvormigheidsattesten af te leveren, misbruik maken van hun machtspositie door bepaalde voorwaarden op te leggen aan de handelaars, zowel m.b.t. de prijs van de geleverde dienst als tot de omstandigheden waarin hij concreet wordt geleverd;

dat vervolgens de vraag wordt gesteld of de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden misbruik maken van hun machtspositie door voor het afleveren van gelijkvormigheidsattesten aan de handelaars die geen deel uitmaken van het officieel verdelersnet van het betrokken merk voorwaarden op te leggen die stringenter zijn dan deze opgelegd aan handelaars die wel behoren tot dit net;

dat tenslotte de vraag aan de orde is of de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden misbruik maken van hun machtspositie door eenzelfde keuringsprocedure op te leggen, voorafgaandelijk aan het afleveren van een gelijkvormigheidsattest, met betrekking tot motorfietsen ingevoerd uit andere Lidstaten van de Europese Unie, onder begeleiding van een gelijkvormigheidsattest afgeleverd door de bevoegde instanties van de Lidstaat van waar de motorfiets werd uitgevoerd;

Overwegende dat, mede gelet op wat hiervoor sub III.A.2 is gezegd, de tweede vraag als volgt dient opgesplitst en herformuleerd:

2. *a)* «Maken de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België misbruik van hun machtspositie door het afleveren van een gelijkvormigheidsattest afhankelijk te maken van bepaalde voorwaarden, zowel wat betreft de aangerekende prijs al betreffende de te volgen keuringsprocedure»;

2. *b)* «Maken de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België misbruik van hun machtspositie wanneer zij voor het bekomen van gelijkvormigheidsattesten aan hun handelaars die geen deel uitmaken van hun officieel verdelersnet andere en meer bezwarende voorwaarden opleggen dan aan handelaars die wel tot dit net behoren»;

2. *c)* «Maken de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België misbruik van hun machtspositie wanneer zij motorfietsen die ingevoerd worden uit een Lidstaat van de Europese Unie onder begeleiding van een gelijkvormigheidsattest of een daarmee gelijk gesteld attest afgeleverd door de bevoegde instanties van die Lidstaat, onderwerpen aan dezelfde keuringsprocedure voorafgaandelijk aan de aflevering van een gelijkvormigheidsattest»;

2. Overwegende dat de overheid die aan de constructeurs of hun gemachtigden de exclusieve bevoegdheid heeft gegeven om gelijkvormigheidsattesten voor motorfietsen van hun merk af te leveren, niet heeft bepaald welke prijs zij mogen aanrekenen voor het leveren van deze dienst, noch welke procedure er moet gevolgd worden om een gelijkvormigheidsattest te bekomen;

dat de overheid de constructeurs of hun gemachtigden desbetreffende de vrije hand heeft gelaten;

dat om de hun door de overheid toevertrouwde opdracht naar behoren te kunnen uitvoeren, de constructeurs of hun gemachtigden uiteraard verplicht zijn een bepaalde administratieve en technische infrastructuur uit te bouwen, dewelke een bepaalde kost veroorzaakt die zij gerechtigd zijn te verhalen op diegenen die op hun tussenkomst een beroep doen;

dat om de hun opgedragen dienstverlening vlot en efficiënt te laten verlopen, de constructeurs of hun gemachtigden tevens in de mogelijkheid moeten gesteld worden om de aan het afleveren van het gelijkvormigheidsattest voorafgaande keuringsoperaties op een bepaalde wijze te organiseren;

dat dit echter geenszins betekent dat zij gerechtigd zijn om het even welke prijs aan te rekenen of louter arbitraire voorwaarden mogen opleggen aan de handelaars die op hen noodgedwongen een beroep doen voor het bekomen van een gelijkvormigheidsattest;

Overwegende dat overeenkomstig artikel 3, lid 2.a), B.W.E.M. het misbruik van machtspositie kan bestaan in het rechtstreeks of zijdelings opleggen van onbillijke aan- of verkoopprijzen;

dat een prijs onbillijk is want te hoog, wanneer hij overdreven is in verhouding tot de economische waarde van de geleverde prestatie (H.v.J., 13 november 1975, General Motors t/Commissie, zaak 26/75, Jur., 1975, 1367; H.v.J., 14 februari 1978, United Brands t/Commissie, zaak 27/67, Jur., 1978, 207; H.v.J., 11 november 1986, British Leyland t/Commissie, hiervoor reeds geciteerd; H.v.J., 5 oktober 1994, Centre d'insémination de la Crespelle, zaak C-323/93, Jur., 1994, 5097; Vandermeersch, D., *op. cit.*, nr. 13-23);

dat het bestaan van dergelijk onevenwicht kan vastgesteld worden op grond van verschillende factoren, zoals:

- de winstmarge,
- de vergelijking tussen de werkelijke kostprijs van de geleverde dienst en de aangerekende prijs,
- de vergelijking met de prijzen aangerekend door andere constructeurs of hun gemachtigden voor dezelfde dienst,
- de vergelijking met prijzen aangerekend in andere Lidstaten voor vergelijkbare diensten (H.v.J., 13 juli 1989, Tournier, zaak 395/87, Jur., 1989, 2521),
- de evolutie van de door de betrokken constructeur of zijn gemachtigde aangerekende prijs;

dat dergelijk onevenwicht een aanwijzing kan zijn van een misbruik van machtspositie indien het niet op objectieve wijze verklaarbaar is;

Overwegende vervolgens dat overeenkomstig artikel 3, lid 2.a) *in fine*, B.W.E.M. het misbruik van machtspositie kan bestaan in het rechtstreeks of zijdelings opleggen van onbillijke contractuele voorwaarden;

dat om uit te maken of bepaalde voorwaarden een onbillijk of buitensporig karakter vertonen, dient te worden nagegaan of de tegenpartij die voorwaarden wel zou aanvaard hebben indien de andere partij over geen machtspositie beschikte en er een toestand zou bestaan van daadwerkelijke mededinging (Van Gerven, W., Maresceau, M. en Stuyck, J., *op. cit.*, nr. 301);

Overwegende dat aldus de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden het afleveren van het gelijkvormigheidsattest niet afhankelijk mogen stellen van een voorafgaandelijke keuringsprocedure die, zonder bedrijfseconomische noodzaak, zodanig is ingericht dat zij voor de handelaars die op hen een beroep doen het bekomen van het gelijkvormigheidsattest bemoeilijken en vertragen of er de kostprijs van verhogen;

dat de constructeurs of hun gemachtigden evenmin gerechtigd zijn om de motorfietsen te onderwerpen aan proeven of testen die hun reglementair niet zijn opgedragen en die geen uitstaans hebben met het vaststellen van de conformiteit met het goedgekeurde type-voertuig;

dat immers in een toestand van normale concurrentie, de betrokken handelaars zich in die omstandigheden ongetwijfeld zouden wenden tot een dienstverlener dewelke op een meer soepele en/of goedkopere wijze de gevraagde dienst verstrekt;

Overwegende dat aldus als buitensporig en onbillijk kunnen beschouwd worden het verplicht inschakelen van een tussenpersoon voor het indienen van een aanvraag tot het bekomen van een gelijkvormigheidsattest, het sterk beperken in de tijd van de mogelijkheden om op de diensten van de constructeur of zijn gemachtigde beroep te doen en het langer dan nodig voor de keuring immobiliseren van het aangeboden voertuig;

dat daarentegen niet als onbillijk kunnen beschouwd worden de voorwaarden die worden opgelegd om de constructeur of zijn gemachtigde toe te laten hun opdracht naar behoren te vervullen;

dat het aldus aanvaardbaar en redelijk is dat de handelaar de te keuren motorfiets zelf aanbiedt bij de constructeur of zijn gemachtigde in een toestand die toelaat de gelijkvormigheid met het goedgekeurd type te verifiëren — hetgeen moeilijk kan wanneer het voertuig gedemonteerd en in een krat wordt aangeboden — en het na de keuringsoperaties ook zelf terugneemt;

Overwegende tenslotte dat overeenkomstig artikel 3, lid 2, d), B.W.E.M. het misbruik van machtspositie kan bestaan in het feit dat het sluiten van overeenkomsten afhankelijk wordt gesteld van het aangaan van overeenkomsten door de handelspartner van bijkomende prestaties,

welke naar hun aard of volgens het handelsgebruik geen verband houden met het onderwerp van deze overeenkomsten;

dat aldus een onderneming dewelke een machtspositie bekleedt het verlenen van een dienst noch rechtstreeks noch onrechtstreeks afhankelijk mag stellen van het verlenen van nog andere diensten of de aankoop van bepaalde produkten, wanneer deze prestaties geen uitstaans hebben met de dienst waarvoor noodgedwongen een beroep moet worden gedaan op de betrokken onderneming;

Overwegende dat zulks het geval kan zijn wanneer een constructeur van motorfietsen of zijn gemachtigde, reglementair gelast met het uitreiken van gelijkvormigheidsattesten, het afleveren van dergelijk attest weigert wanneer tijdens de voorafgaandelijke keuring blijkt dat bepaalde wisselstukken dienen vervangen om te kunnen besluiten tot de conformiteit met het goedgekeurd type-voertuig en deze wisselstukken niet worden vervangen door originele wisselstukken die zichzelf of de leden van hun officieel verdelersnet leveren en plaatsen;

dat door aldus te handelen immers de parallelinvoerders van de motorfietsen ofwel geen gelijkvormigheidsattest kunnen bekomen ofwel worden beperkt in hun keuze van de te gebruiken wisselstukken;

Overwegende dat op grond van wat voorafgaat op het eerste onderdeel van de tweede vraag kan geantwoord worden dat de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België van hun machtspositie misbruik maken en een inbreuk begaan op artikel 3, lid 2, *a*) en *d*), B.W.E.M. wanneer zij het afleveren van het gelijkvormigheidsattest afhankelijk maken van :

— de betaling van een prijs dewelke overdreven is in verhouding tot de economische waarde van de geleverde prestatie,

— onbillijke of buitensporige voorwaarden met betrekking tot de opgelegde keuringsprocedure zodanig dat, zonder bedrijfseconomische noodzaak, het bekomen van het gelijkvormigheidsattest wordt bemoeilijkt en vertraagd of de kostprijs ervan verhoogd wordt,

— het uitvoeren van testen dewelke niet uitdrukkelijk zijn voorzien in de geldende reglementering of die technisch niet noodzakelijk zijn om de gelijkvormigheid vast te stellen,

— de vervanging van afgekeurde onderdelen door originele onderdelen te leveren en te plaatsen door de constructeur, diens gemachtigde in België of een lid van het officieel verdelersnet van het betrokken merk.

4. Overwegende dat krachtens artikel 3, lid 2, *c*), B.W.E.M. het misbruik van machtspositie kan bestaan in het toepassen ten opzichte van handelspartners van ongelijke voorwaarden bij gelijkwaardige prestaties, hun daarmee nadeel berokkend bij de mededinging;

dat aldus een onderneming die op een bepaalde markt over een machtspositie beschikt zich moet onthouden van elk discriminerend optreden dat van aard is om de concurrentiële positie van zijn handelspartner nadelig te beïnvloeden;

Overwegende dat handelaars die in België motorfietsen te koop aanbieden of verkopen bestemd voor gebruik op de openbare weg over een gelijkvormigheidsattest moeten beschikken ongeacht of zij al dan niet deel uitmaken van het officieel verdelersnet van een bepaald merk van motorfietsen;

dat zowel de handelaar die deel uitmaakt van het officieel verdelersnet als deze die zich buiten dit net bevoorraadt met motorfietsen van hetzelfde merk, verplicht is zich tot dezelfde constructeur of diens gemachtigde te wenden om een gelijkvormigheidsattest te bekomen voor identieke produkten;

dat beide derhalve niet alleen afnemers zijn van identiek dezelfde dienst maar tevens elkaars rechtstreekse concurrenten;

Overwegende dat wanneer de constructeur van motorfietsen of zijn gemachtigde aan de handelaars die deel uitmaken van hun officieel verdelersnet quasi automatisch en kosteloos gelijkvormigheidsattesten aflevert voor alle motorfietsen die zij bij hem afnemen, terwijl de handelaars buiten het net voor het bekomen van het gelijkvormigheidsattest met betrekking tot dezelfde motorfietsen een vergoeding moeten betalen en een tijdrovende procedure dienen te volgen, hij deze laatsten niet alleen discriminerend behandelt, maar hen bovendien ongetwijfeld een concurrentieel nadeel berokkent;

dat immers de kostprijs van het bekomen van het gelijkvormigheidsattest, bestaande uit de te betalen vergoeding en de bedrijfskosten veroorzaakt door het opvolgen van de opgelegde procedure, onvermijdelijk hetzij moet doorberekend worden aan de cliënt, hetzij moet geïmputeerd worden op de normale winstmarge;

dat hierdoor hetzij de prijs van de motorfietsen hoger ligt dan bij de concurrenten die deel uitmaken van het officieel net hetgeen tegenover deze laatsten een concurrentieel nadeel oplevert, hetzij het financieel evenwicht van de zelfstandige verkoper in gevaar brengt en uiteindelijk kan leiden tot zijn verdringing uit de markt en dus een beperking van de mededinging;

dat de constructeurs of zijn afgevaardigden die aldus handelen, misbruik maken van hun machtspositie;

dat het daarbij onverschillig is of de constructeurs of hun gemachtigden hierbij de subjectieve bedoeling hebben gehad de handelaars die deel uitmaken van het officieel verdelersnet te bevoordelen ten nadele van de parallelinvoerders (*Ger.*, 1 april 1993, B.P.A. *Industries Plb en British Gypsum Ltd.*, zaak T — 65/89, *Rec.*, 1993, II, 392);

Overwegende dat op grond van wat voorafgaat dient geantwoord op het tweede onderdeel van de tweede vraag dat de constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België van hun machtspositie misbruik maken en een inbreuk begaan op artikel 3, lid 2, c), B.W.E.M. wanneer voor het bekomen van gelijkvormigheidsattesten zij aan handelaars die geen deel uitmaken van hun officieel verdelersnet andere en/of meer bezwarende voorwaarden opleggen dan aan handelaars die wel tot dit net behoren;

5. Overwegende dat dit hof in het kader van de prejudiciële procedure voorzien in artikel 42, B.W.E.M. — door de wetgever gewild teneinde een uniforme toepassing van de wet van 5 augustus 1991 tot bescherming van de economische mededinging te bevorderen —, enkel bevoegd is om te antwoorden op vragen die betrekking hebben op de interpretatie en de toepassing van het Belgisch mededingingsrecht en niet van het Europees mededingingsrecht, hetwelk zijn eigen interpretatieregeling heeft vervat in artikel 177 E.G.-Verdrag, de rechtspraak van het Hof van Justitie en de Commissiepraktijk;

dat artikel 42, § 1, lid 1, B.W.E.M. immers uitdrukkelijk bepaalt dat een prejudiciële vraag kan gesteld worden «wanneer de oplossing van een geschil afhangt van het geoorloofd karakter van een mededingingspraktijk als bedoeld bij deze wet»;

dat het hof dan ook niet vermag na te gaan of de bepalingen van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 strijdig zijn met artikel 30 E.G.-Verdrag in de mate dat zij voorzien dat motorfietsen die uit een Lidstaat van de Europese Unie worden ingevoerd in België niet te koop mogen worden aangeboden, noch verkocht en in het verkeer gebracht zonder voorzien te zijn van een gelijkvormigheidsattest, ook al werd dit voertuig reeds goedgekeurd in die Lidstaat overeenkomstig de aldaar geldende reglementering;

dat het hof evenmin kan nagaan in welke mate een eventueel verbod ex artikel 30 E.G.-Verdrag zich opdringt aan de constructeurs of hun gemachtigden die krachtens artikel 4, § 5, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 belast zijn met het uitreiken van gelijkvormigheidsattesten;

Overwegende dat het feit dat de constructeurs of hun gemachtigden, alvorens een gelijkvormigheidsattest af te leveren, motorfietsen die worden ingevoerd uit een Lidstaat van de Europese Unie voorzien van een gelijkvormigheidsattest of een daarmee gelijk te stellen attest afgeleverd door de bevoegde instanties van die Lidstaat, op grond van de bestaande Belgische reglementering onderwerpen aan dezelfde keuringsprocedure als die waaraan motorfietsen ingevoerd uit derde landen worden onderworpen, op zichzelf genomen geen misbruik uitmaakt van de machtspositie waarover zij beschikken;

dat immers in dergelijk geval alle handelaars die ingevoerde motorfietsen ter keuring aanbieden in beginsel op gelijkwaardige wijze worden behandeld;

dat er slechts van misbruik van machtspositie sprake zal zijn wanneer dergelijke keuringen op discriminatoire wijze en tegen onbillijke prijzen of voorwaarden zouden gebeuren, zoals hiervoor reeds gezegd;

Overwegende dat derhalve op het derde onderdeel van de tweede vraag ontkennend dient geantwoord te worden;

*
* *

OM DEZE REDENEN,

HET HOF,

Uitspraak doende overeenkomstig artikel 42, § 1, B.W.E.M. omtrent de prejudiciële vragen gesteld door de voorzitter van de rechtbank van koophandel te Dendermonde, afdeling Dendermonde, zetelend als stakingsrechter, bij vonnis van 31 januari 1996;

Zegt voor recht,

1. Ten aanzien van de eerste vraag, zoals door het hof herformuleerd:

De constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België, die ingevolge de in België toepasselijke reglementering uitsluitend bevoegd zijn gemaakt om gelijkvormigheidsattesten af te leveren noodzakelijk om motorfietsen van hun merk te koop aan te bieden, te verkopen of in het verkeer te brengen, beschikken op de betrokken Belgische markt over een machtspositie in de zin van de artikelen 1.b en 3, B.W.E.M.;

2. Ten aanzien van de tweede vraag, zoals door het hof herformuleerd en opgesplitst:

a. De constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België maken van hun machtspositie misbruik en begaan een inbreuk op artikel 3, lid 2, a en d, B.W.E.M. wanneer zij het afleveren van het gelijkvormigheidsattest afhankelijk maken van:

— de betaling van een prijs dewelke overdreven is in verhouding tot de economische waarde van de geleverde prestatie,

— onbillijke of buitensporige voorwaarden met betrekking tot de opgelegde keuringsprocedure zodanig dat, zonder bedrijfseconomische noodzaak, het bekomen van het gelijkvormigheidsattest wordt bemoeilijkt en vertraagd of de kostprijs ervan verhoogd wordt,

— testen dewelke niet uitdrukkelijk zijn voorzien in de geldende reglementering of die technisch niet noodzakelijk zijn om de gelijkvormigheid vast te stellen,

— de vervanging van afgekeurde onderdelen door originele onderdelen te leveren en te plaatsen door de constructeur, diens gemachtigde in België of een lid van het officieel verdelersnet van het betrokken merk,

b. De constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België maken van hun machtspositie misbruik en begaan een inbreuk op artikel 3, lid 2.c, B.W.E.M. wanneer zij voor het bekomen van gelijkvormigheidsattesten aan handelaars die geen deel uitmaken van hun officieel verdelersnet andere en/of meer bezwarende voorwaarden opleggen dan aan handelaars die wel tot dit net behoren;

c. De constructeurs van motorfietsen of hun gemachtigden in België begaan geen misbruik van hun machtspositie door het loutere feit van motorfietsen, ingevoerd uit een Lidstaat van de Europese Unie voorzien van een gelijkvormigheidsattest of een daarmee gelijkgesteld attest afgeleverd door de bevoegde instanties van die Lidstaat, alvorens een gelijkvormigheidsattest af te leveren, aan dezelfde keuringsprocedure te onderwerpen als de motorfietsen ingevoerd uit derde landen;

Zegt dat de uitspraak omtrent de kosten van deze prejudiciële procedure behoort tot de rechter die de prejudiciële vraag heeft gesteld.

Aldus gevonnist en uitgesproken in openbare terechtzitting van de NEGENDE KAMER BIS van het Hof van Beroep te Brussel, op 28 juni 1996,

waar aanwezig waren de heren :

LONDERS,

Raadsheer d.d. Voorzitter,

MAFFEI en

DE DOBBELEER,

Raadsheren,

VAN der HULST,

Griffier.