

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2004-2005

---

28 FÉVRIER 2005

---

**Proposition de loi insérant, dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport terrestre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, un article 4bis et un article 4ter portant des dispositions spéciales relatives à la modification et à la transformation de véhicules**

(Déposée par M. Jean-Marie Dedecker)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

### INTRODUCTION

L'industrie de «transformation de véhicules» génère une importante activité économique.

Des entreprises et des particuliers transforment leurs véhicules en fonction de leurs besoins. C'est le cas, par exemple, des services de sécurité qui doivent apporter des adaptations fonctionnelles à leur véhicule pour être en mesure d'accomplir leurs missions.

La transformation d'une voiture peut également être un loisir. Dans le jargon, on appelle cela le «*tuning*». L'objectif premier est alors de personnaliser une voiture (par exemple, en la dotant de jantes enjolivées, d'un spoiler, d'embouts chromés de tuyaux d'échappement, d'un volant gainé de cuir, ou encore en la surbaissant, etc.).

À partir du début des années 80, on a adopté une politique de tolérance à l'égard des transformations

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2004-2005

---

28 FEBRUARI 2005

---

**Wetsvoorstel tot invoeging van een artikel 4bis en een artikel 4ter in 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, houdende bijzondere bepalingen inzake het wijzigen en verbouwen van voertuigen**

(Ingediend door de heer Jean-Marie Dedecker)

---

## TOELICHTING

---

### INLEIDING

De «autoverbouwingsindustrie» staat garant voor een belangrijke economische activiteit.

Diverse ondernemingen en particulieren verbouwen hun voertuigen naargelang hun behoeften. Als voorbeeld kan men veiligheidsdiensten aanhalen die, met het oog op het uitoefenen van hun werkzaamheden, nood hebben aan functionele aanpassingen van hun voertuig.

Het ombouwen van een auto kan ook een hobby zijn. Men heeft het dan in het jargon over «tunen» van voertuigen. Het is dan in de eerste plaats bedoeld om een wagen te personaliseren (bijvoorbeeld het plaatsen van een siervelg, een spoiler, verchromde uitlaatpijpjes, een lederen stuur, verlagen van de wagen, enz.).

Sinds begin van de jaren '80 bestond er een gedoogbeleid voor verbouwingen voor zover die geen pro-

de véhicules, pour autant qu'elles ne risquaient pas de porter atteinte à la sécurité routière. Les choses changèrent en 2002, en ce sens que, depuis, les services de police obligèrent de plus en plus souvent les conducteurs des voitures transformées à se présenter dans une station de contrôle technique, qu'ils procédèrent dans certains cas à des verbalisations, voire contraignirent les intéressés à démonter des pièces sur place.

L'arrêté royal du 17 mars 2003 (modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968, voir plus loin) faisait déjà mention d'une nouvelle réglementation destinée à clarifier les choses. Celle-ci ne fut toutefois mise en application qu'en 2004 avec la publication de la circulaire ministérielle (C — 2004/14038) «relative aux véhicules surbaissés (cat. M1)» qui mentionne des règles concernant le surbaissement des véhicules ainsi que des dispositions spécifiques relatives au contrôle technique des véhicules transformés (parue au *Moniteur belge* du 19 mars 2004) et qui est entrée en vigueur le 22 mars 2004.

L'auteur est d'avis qu'il faut légiférer afin d'offrir une plus grande sécurité juridique à toute personne qui est associée à la transformation de véhicules. Il va de soi que, dans ce domaine, la sécurité routière et la qualité des produits sont des aspects essentiels. La présente proposition de loi vise également à inscrire le problème dans une «logique économique européenne» et, d'une manière générale, à réduire au maximum les formalités administratives et les frais pour tous les intéressés.

### LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE

L'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques dispose expressément en son article 3 que la mise en circulation sur la voie publique d'un châssis ou d'un véhicule autoportant est interdite lorsque celui-ci n'est pas en tous points conforme au type qui a été agréé par un PVA belge (procès-verbal d'agrément), ou par un COC (certificat de conformité européen).

En outre, selon l'article 13 du même arrêté royal, toute modification ou transformation d'un véhicule doit être agréée par le constructeur du véhicule ou par son mandataire. Par modifications ou transformations, il faut entendre des changements profonds au niveau, par exemple, de la direction, du système de suspension, d'émission ou de freinage, ou des changements fondamentaux contraires au PVA ou au COC existants, au niveau du châssis ou de la carrosserie autoportante. Il va sans dire que le véhicule modifié ou transformé doit en outre respecter toutes les autres prescriptions réglementaires et présenter les mêmes garanties de sécurité qu'avant les modifications ou les transformations.

blemen vormden voor de veiligheid op de weg. In 2002 werd het roer omgegooid. De politiediensten verplichtten bestuurders van de verbouwde auto's steeds vaker om zich in een keuringstation aan te bieden, gingen soms over tot verbalisering of dwongen de betrokkenen zelfs de onderdelen ter plaatse te demonteren.

Het koninklijk besluit van 17 maart 2003 (tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, zie verder) vermeldde reeds nieuwe regelgeving die meer duidelijkheid diende te verschaffen. De praktische uitwerking volgde in 2004 met de uitvaardiging van de ministeriële omzendbrief (C — 2004/14038) «betreffende de verlaagde voertuigen (cat. M1)» met regelingen omtrent het verlagen van de ophanging, evenals specifieke bepalingen inzake de keuring van verbouwde voertuigen (verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 19 maart 2004) dat van kracht werd op 22 maart 2004.

De indiener is van mening dat een wettelijke regeling geboden is, teneinde meer rechtszekerheid te verschaffen aan een ieder die bij het verbouwen van voertuigen betrokken is. In die discussie staan verkeersveiligheid en productkwaliteit uiteraard centraal. Dit wetsvoorstel beoogt eveneens de problematiek in een «Europese economische logica» te kaderen en, in het algemeen, administratieve rompslomp en kosten voor alle betrokkenen te vermijden.

### DE HUIDIGE REGELING

Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende de reglementering van de technische voorwaarden waaraan de voertuigen en hun opleggers moeten voldoen bepaalt in artikel 3 uitdrukkelijk dat de ingebruikneming op de openbare weg van een chassis of van een zelfdragend voertuig verboden is, wanneer dit laatste niet geheel overeenkomt met het type dat werd goedgekeurd, dat wil zeggen bij een Belgisch PVG (proces-verbaal van goedkeuring) of COC (Europese homologatie).

Bovendien bepaalt artikel 13 van hetzelfde koninklijk besluit dat iedere wijziging of verbouwing van een voertuig moet worden goedgekeurd door de voertuigconstructeur of zijn mandataris. Onder wijzigingen of verbouwingen dient men te verstaan, drastische ingrepen zoals bijvoorbeeld de stuurinrichting, aan het ophangings-, emissie- of aan het remsysteem of fundamentele ingrepen op het chassis of zelfdragend koetswerk, die indruisen tegen het bestaande PVG of COC. Het spreekt voor zich dat het gewijzigde of verbouwde voertuig bovendien moet beantwoorden aan alle andere vereisten van de reglementering en dezelfde veiligheid moet waarborgen.

## PROPOSITION

*Trois types de modifications et de transformations autorisées par la loi*

La proposition prévoit trois types de modifications et de transformations légalement autorisées (c'est-à-dire des transformations effectuées à un véhicule de telle façon qu'il ne soit plus conforme au procès-verbal d'agrément) :

1. Réglementation « ex-factory » : avec l'accord du constructeur ou de son mandataire (il s'agit donc, en l'espèce, de « transformations originales » effectuées sous la responsabilité du constructeur);

2. Réglementation « passeport européen » : si le véhicule a été transformé et/ou mis en circulation de manière réglementaire dans un autre État membre de l'Espace économique européen, il doit être agréé comme tel en Belgique (sous la responsabilité de la personne qui l'a mis « en circulation » en Belgique);

3. Réglementation « après-vente » (« after-market ») : il s'agit en l'espèce de transformations effectuées et attestées par certains professionnels, comme les garagistes ou les carrossiers (et sous leur responsabilité), au moyen de pièces dont la qualité est contrôlée et certifiée dans un rapport établi par un organisme de contrôle agréé (répondant aux normes EN requises). Il doit être établi que l'organisme en question vérifie qu'aucune pièce ne risque d'influencer de manière négative le comportement du conducteur ou la sécurité du véhicule. Il va de soi qu'en la matière, c'est la réglementation belge, telle que prévue par l'arrêté royal du 15 mars 1968 et d'autres textes réglementaires, qui est d'application (et il se peut qu'elle soit plus stricte que la réglementation en vigueur dans un autre État de l'EEE).

Dans le cadre de cette réglementation, l'auteur tient compte des dispositions du règlement européen 1400/2002 qui met fin au monopole sur la vente de pièces de rechange d'origine et garantit le libre choix des pièces, dont les pièces « conformes » et les pièces de « qualité équivalente » à la qualité de celles qui sont fabriquées par le constructeur.

*Suppression du rapport de validation*

L'auteur souhaite supprimer les lourdes formalités administratives liées au « rapport de validation ».

— À l'heure actuelle, la réglementation prévoit que la transformation doit être exécutée conformément aux exigences pour l'agrément des véhicules surbaissés et que la conformité est attestée par un rapport établi par un laboratoire reconnu (organisme de contrôle) et devant être validé (en l'espèce, par le GOCA ASBL, à savoir le « Groupement des entrepri-

## VOORSTEL

*Drie wettelijk toegelaten wijzen van wijzigingen en verbouwingen*

Het voorstel voorziet in drie wettelijk toegelaten wijzen van wijzigingen en verbouwingen (dat wil zeggen « elke verbouwing van een voertuig waardoor het niet meer overeenstemt met het proces-verbaal van goedkeuring »):

1. « Ex-factory »-regeling: met toestemming van de constructeur of zijn mandataris (het gaat hier bijgevolg om de « originele » verbouwingen uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de constructeurs);

2. « Europees paspoort »-regeling: indien het voertuig reglementair werd verbouwd en/of in verkeer werd gesteld in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan dient dit in België als dusdanig te worden erkend (onder verantwoordelijkheid van degene die het voertuig in België « in verkeer stelde »);

3. « Naverkoop »-regeling (« after-market »): slaat op verbouwingen uitgevoerd en geattesteerd door bepaalde vaklui, zoals garagisten of carrossiers (en onder hun verantwoordelijkheid), aan de hand van onderdelen waarvan de deugdelijkheid wordt gecontroleerd en in een verslag gecertificeerd door een erkend controleorganisme (dat voldoet aan de noodzakelijke EN-normen). Van dergelijk organisme moet bekend zijn dat zij nagaan dat geen enkel onderdeel een negatieve invloed zou hebben op het rijgedrag, noch op de veiligheid van de wagen. Uiteraard geldt hier de specifieke Belgische regelgeving, thans vervat in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en in overige uitvoerende akten (welke bijvoorbeeld strenger kan zijn dan de regelgeving die van toepassing is in een andere EER-staat).

De indiener houdt bij deze regeling rekening met de bepalingen van de Europese verordening 1400/2002 die het monopolie op de verkoop van originele reserveonderdelen afbouwt en de vrije keuze van onderdelen garandeert, waaronder de « conforme » onderdelen en de onderdelen van « gelijke kwaliteit » als die vervaardigd door de constructeur.

*Validatieverslag — afschaffing*

De indiener wenst komaf te maken met de administratieve rompslomp van het « validatieverslag ».

— Vandaag wordt de conformiteit van een verbouwing aan de eisen voor goedkeuring voor verlagen van voertuigen geattesteerd door een verslag van een erkend labo (controleorganisme), dat vervolgens nog dient te worden gevalideerd (*in casu* door GOCA VZW, de « Groepering van erkende organismen voor de automobielcontrole »). Zie hieromtrent de om-

ses agréées de contrôle automobile et du permis de conduire»). Voir à ce sujet la circulaire du 19 mars 2004 relative aux véhicules surbaissés (cat. M1). Cela génère aussi des frais superflus pour le transformateur ou son mandataire. L'auteur est d'avis que l'attestation du laboratoire reconnu contient une information suffisante au sujet de la transformation pour la station de contrôle technique.

— Toutefois, il est prévu qu'au cas où cette attestation ne serait pas rédigée en néerlandais, en français ou en allemand (ce qui pourrait évidemment arriver si le laboratoire de l'organisme est établi à l'étranger), le responsable de la station de contrôle technique pourrait exiger qu'elle soit traduite dans la langue de la région linguistique où la station en question est établie.

#### *Attestation de montage*

L'obligation de présenter «l'attestation de montage» est, bien entendu, maintenue, sinon il serait impossible de vérifier si la législation en question est respectée. L'attestation de montage doit être demandée par le client au monteur, qui lui-même la demande auprès d'une fédération (Federauto ou le Groupement des unions professionnelles de garagistes).

#### *Station de contrôle technique spécialisée*

Pour des raisons pratiques, il est prévu que le contrôle technique (ainsi que les contrôles périodiques) d'un «véhicule ayant fait l'objet d'une modification ou d'une transformation ayant rapport au châssis, à la carrosserie ou aux équipements, avec comme conséquence une modification des caractéristiques techniques du véhicule», doit avoir lieu dans une station de contrôle technique spécialisée. Aujourd'hui, ces véhicules sont déjà dirigés vers les stations de contrôle technique pour «contrôle après accident» qui sont des services spécialisés disposant d'une expertise, sachant quelles sont les transformations autorisées (ce qui exige, entre autres, qu'elles soient au courant de ce qui est autorisé dans le pays EEE «d'origine») et disposant du matériel spécialisé requis.

### COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### Article 2

Dans l'Europe d'aujourd'hui, l'ouverture des marchés est maximale. Les auteurs de la présente proposition de loi entendent également la promouvoir dans le domaine en question. Ils estiment que les véhicules qui ont été mis en circulation de manière réglementaire dans d'autres États membres de

zendbrief van 19 maart 2004 betreffende de verlaagde voertuigen (cat. M1). Dit brengt ook overbodige kosten mee voor de verbouwer of zijn opdrachtgever. Volgens de indiener volstaat het attest van het erkend labo om de keuringsstations informatie te verschaffen betreffende de verbouwing.

— Wel wordt erin voorzien dat, indien dit attest niet in het Nederlands, Frans of het Duits is opgesteld (wat uiteraard zal voorkomen indien het labo van het organisme in het buitenland gevestigd is), de verantwoordelijken van het keuringsstation kunnen eisen dat het wordt vertaald in de taal van het taalgebied waar het keuringsstation gevestigd is.

#### *Montageattest*

Het voorleggen van het «montageattest» blijft uiteraard wel verplicht. Zoniet kan het naleven van deze wetgeving niet nagegaan worden. Het montageattest dient de klant aan te vragen bij de verbouwer, die op zijn beurt dit attest opvraagt bij een federatie (Federauto of De Bond van de garagisten beroepsverenigingen).

#### *Gespecialiseerd keuringscentrum*

Om praktische redenen wordt voorzien dat de technische keuring (evenals de periodieke keuringen) van «een voertuig dat een wijziging of verbouwing heeft ondergaan die betrekking heeft op het chassis, het koetswerk of op de uitrusting, met een wijziging van de technische kenmerken van het voertuig tot gevolg» plaatsvindt in een gespecialiseerd keuringscentrum. Reeds vandaag worden deze voertuigen in de keuringscentra voor «keuring na ongeval» verwacht. Dergelijke gespecialiseerde keuringsdienst zal over een expertise beschikken, op de hoogte zijn van de toegelaten verbouwingen (hetgeen onder meer kennis vergt van wat in het EER-land van «oorsprong» toegelaten is) en zal over adequaat, gespecialiseerd materieel beschikken.

### ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

#### Artikel 2

In het Europa van vandaag worden de markten maximaal geopend. Met dit wetsvoorstel wordt de markt ook in dit debat geopend. Voertuigen die in andere lidstaten van de Europese Economische Ruimte reglementair in het verkeer werden gesteld, moeten dit ook in België reglementair kunnen. Het is

L'Espace économique européen doivent également pouvoir l'être en Belgique. Une mesure en ce sens constitue avant tout une marque de confiance dans les règlements des partenaires européens et, puis, elle permet d'éviter des surprises désagréables aux personnes qui ont acheté un véhicule réglementaire à l'étranger et qui constatent ensuite qu'il ne passe pas le contrôle dans leur propre pays.

Il va de soi que l'autorisation classique (modifications et transformations avec l'accord du constructeur ou de son mandataire) est maintenue.

Par ailleurs, cet article prévoit que, si la modification ou la transformation du véhicule en Belgique n'est pas effectuée par le constructeur, elle doit l'être par un « transformateur professionnel ». Par « transformateur professionnel » on entend les « garagistes », les « carrossiers » et certaines autres personnes qui sont actives dans le secteur ou, en termes juridiques précis, des personnes qui sont inscrites à la banque-carrefour des entreprises et dont l'activité commerciale est définie, conformément à l'arrêté royal du 9 août 2002 modifiant l'arrêté royal du 31 août 1964 fixant la nomenclature des activités commerciales à mentionner au registre de commerce, par l'une des rubriques suivantes :

5020001 : la réparation de véhicules : réparation de parties mécaniques et réparation électrique;

5020002 : réparation de la carrosserie (y compris la peinture et la peinture au pistolet);

5020004 : l'entretien courant de véhicules: nettoyage, traitement antirouille, renouvellement d'huile, remplacement ou réparation de pneus, remplacement de vitres, etc.;

5020005 : l'installation de pièces et d'accessoires, y compris les travaux de transformation.

Dans la pratique, il peut bien entendu être question d'une autre personne (par exemple, le particulier propriétaire du véhicule), mais il faut alors que la transformation soit effectuée sous le contrôle et la responsabilité du transformateur professionnel (qui doit aussi pouvoir confirmer son intervention *a posteriori*).

La modification ou la transformation doit en outre être effectuée au moyen de pièces pourvues d'un label de sécurité agréé (par exemple, TÜV ou SAE). Les labels en question sont des certificats de qualité (sécurité) reconnus internationalement.

À l'heure actuelle, les transformations liées au surbaissement d'un véhicule doivent être exécutées conformément aux exigences à remplir en vue de l'agrément des véhicules surbaissés. La conformité

ten eerste een uiting van vertrouwen in de reglementen van de Europese partners. Ten tweede vermijdt die maatregel onaangename verrassingen bij personen die een reglementair voertuig aankopen in het buitenland, om vervolgens vast te stellen dat die in eigen land niet gekeurd wordt.

Uiteraard blijft de klassieke toelating (wijzigingen en verbouwingen met toestemming van de constructeur of zijn gemachtigde) bestaan.

Dit artikel voorziet er voorts in dat, indien de wijziging of verbouwing in België niet door de constructeur werd uitgevoerd, dit dan door een « professionele verbouwer » moet gebeuren. Onder dergelijke professionele verbouwer begrijpen wij « garagisten », « carrossiers » en bepaalde andere personen bedrijvig in de sector of, juridisch duidelijk gesteld, een persoon die is ingeschreven in de kruispuntbank der ondernemingen en wiens handelsbedrijvigheid overeenkomstig het koninklijk besluit van 9 augustus 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 31 augustus 1964 tot vaststelling van de lijst van de in het handelsregister te vermelden handelsbedrijvigheden, wordt omschreven door één van de volgende rubrieken :

5020001 : de reparatie van auto's: reparatie van de mechanische onderdelen en van de elektrische installatie;

5020002 : carrosserieherstel (inclusief spuiten en verven);

5020004 : het gewone onderhoud van auto's: wassen, antiroestbehandeling, olie verversen, vervangen of herstellen van binnen- en buitenbanden, vervangen van ruiten, enz.;

5020005 : de installatie van onderdelen en accessoires, inclusief de ombouw- en uitbouwwerkzaamheden.

In de praktijk kan dit uiteraard een andere persoon zijn (bijvoorbeeld de particuliere eigenaar van het voertuig), maar in dat geval moet de verbouwing onder toezicht en onder verantwoordelijkheid van de professionele verbouwer worden uitgevoerd (die dit ook *a posteriori* kan bevestigen).

De wijziging of verbouwing dient voorts te gebeuren aan de hand van onderdelen voorzien van een erkend veiligheidskeurmerk (bijvoorbeeld TÜV of SAE). Dergelijke markeringen zijn internationaal erkende certificaten die de deugdelijkheid (veiligheid) bewijzen.

Tot op heden dienen verbouwingen met betrekking tot verlaging van voertuigen te gebeuren conform de eisen voor goedkeuring voor verlagen van voertuigen. De conformiteit dient te worden geattes-

doit en être attestée par un rapport d'un laboratoire reconnu. Ce rapport doit être validé par une institution désignée par la direction générale de la Mobilité et de la Sécurité routière, à savoir le Groupement des organismes agréés de contrôle automobile (GOCA ASBL).

Le rapport validé a entre autres pour but l'attribution d'un numéro de référence belge univoque et la mise à la disposition aux institutions visées à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 4, des données de contrôle.

L'obligation en question semble entraîner une formalité administrative lourde et superflue. Il suffit que la conformité des modifications et des transformations aux règles en vigueur en Belgique ou dans un autre pays de l'EEE soit attestée par un laboratoire de contrôle reconnu.

On peut exiger que les rapports qui n'ont pas été rédigés dans une des langues nationales soient traduits dans la langue de la région linguistique où la station de contrôle technique est établie (et où le contrôle est réalisé).

Il va de soi qu'un véhicule modifié ou transformé doit être contrôlé dans une station de contrôle technique spécialisée (voir article 3) avant sa mise en circulation.

### Article 3

#### Alinéa 1<sup>er</sup>

À l'heure actuelle, on critique souvent, d'abord, le fait que la manière dont on est traité varie suivant l'institution à laquelle on s'adresse et, puis, l'insécurité juridique qui en découle. En ce qui concerne les véhicules transformés, il y a une assez grande confusion qui s'explique souvent par le fait que l'on ignore ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. C'est pourquoi l'auteur propose de confier le contrôle des véhicules transformés aux institutions spécialisées qui sont visées à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 4. Grâce à la connaissance spécialisée qu'elles ont de l'ensemble des dispositions réglementaires (résultant des instructions particulières du ministre compétent), et à un matériel de contrôle adéquat, elles peuvent fournir un service de qualité supérieure et uniforme.

C'est au ministre qui a les Communications dans ses attributions qu'il appartiendra de déterminer le nombre requis d'institutions spécialisées. Aux Pays-Bas, il existe, par exemple, le «RDW Testcentrum Lelystad» — ou TCL en abrégé — qui est un laboratoire indépendant de contrôle technique des automobiles, regroupant, sous un même toit, une combinaison unique de services et de produits. En un lieu déterminé, on peut y procéder à des tests d'homologation, y obtenir des certificats nationaux et des certificats internationaux et s'y livrer à des activités de recherche et développement. Pour chaque prestation, l'intéressé a affaire à une seule personne de contact. Cela vaut

teerd door een verslag van een erkend labo. Vervolgens dient dit verslag te worden gevalideerd door een door het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid aangeduide instelling (VZW GOCA, de Groepering van erkende organismen voor de automobielcontrole).

Het gevalideerd verslag heeft onder meer tot doel een Belgisch éénvoudig referentienummer toe te kennen en keuringsgegevens aan de in artikel 1, § 1, 4, bedoelde instellingen ter beschikking te stellen.

Die verplichting lijkt administratief omslachtig en overbodig. Het is voldoende dat de conformiteit van de wijzigingen en verbouwingen met de regels die gelden in België of in enig andere EER-Staat worden geattesteerd door een erkend keuringslaboratorium.

Er kan vereist worden dat verslagen die niet werden opgesteld in één van de landstalen, worden vertaald in de taal van het taalgebied waar het keuringsstation gevestigd is (en de keuring plaatsvindt).

Het voertuig moet na wijziging of verbouwing uiteraard voor de inverkeerstelling gekeurd te worden en wel in een gespecialiseerd keuringscentrum (zie artikel 3).

### Artikel 3

#### Eerste lid

Thans is er vaak kritiek op de ongelijke behandeling die men in verschillende instellingen krijgt en op de bijhorende rechtsonzekerheid. Wat betreft de verbouwde voertuigen is de onduidelijkheid — dikwijls door gebrek aan kennis van wat kan en mag — vrij groot. Vandaar dat de indiener voorstelt om voor keuring van verbouwde voertuigen gespecialiseerde en in artikel 1, § 1, 4, bedoelde instellingen aan te duiden. Zij kunnen dan met hun gespecialiseerde kennis van alle reglementaire bepalingen (als gevolg van bijzondere instructies uitgevaardigd door de bevoegde minister) en door middel van adequaat keuringsmaterieel instaan voor een eenvormige en optimale service.

Hoeveel dergelijke gespecialiseerde instellingen er moeten komen wordt overgelaten aan de appreciatie van de minister die Verkeerswezen onder zijn bevoegdheid heeft. In Nederland kent men bijvoorbeeld het RDW Testcentrum Lelystad, of kortweg TCL, een onafhankelijk testlaboratorium voor voertuigtechniek met een unieke combinatie van diensten en producten onder één dak. Men kan er op één plek terecht voor homologatiebeproevingen, nationale en internationale certificaten en voor het zelf uitvoeren van Research & Development-activiteiten. Per opdracht heeft de betrokkene te maken met één vaste contactpersoon. Dat geldt zowel voor het verkrijgen

aussi bien pour l'obtention d'une agréation-type auprès du RDW que pour la gestion des équipements à des fins personnelles. Cette personne de contact est la personne de référence, depuis le début de la préparation des activités jusqu'au moment de la délivrance du rapport de contrôle et des certificats.

#### Alinéa 2

Cet alinéa fait référence à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation. On peut donc (vraisemblablement) exiger la présence d'un matériel spécialisé ou le respect d'une norme ISO déterminée pour ce qui est de la qualité de l'organisation de la station de contrôle technique.

\*  
\* \*

### PROPOSITION DE LOI

#### Article 1<sup>er</sup>

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

#### Art. 2

Dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport terrestre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, il est inséré un article *4bis* rédigé comme suit:

« Art. *4bis*. — Certaines modifications et transformations de véhicules définies par le Roi ne sont autorisées que dans les cas suivants:

1<sup>o</sup> lorsqu'elles sont effectuées avec l'accord du constructeur ou de son mandataire;

2<sup>o</sup> lorsqu'elles sont exécutées conformément aux règles en vigueur dans un État partie contractante à l'Accord sur l'Espace économique européen du 17 mars 1993, duquel les véhicules ont été importés;

3<sup>o</sup> lorsqu'elles sont exécutées en Belgique par ou sous la surveillance d'un transformateur professionnel, au moyen de pièces conformes pourvues d'un label de sécurité reconnu par le Roi et de manière telle que le véhicule transformé réponde aux exigences visées à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 1.

van een typegoedkeuring bij de RDW als voor het beheer van de faciliteiten voor eigen doeleinden. Vanaf het voorbereiden van de werkzaamheden tot en met het opleveren van het testrapport en de certificaten is die contactpersoon het aanspreekpunt.

#### Tweede lid

Dit lid verwijst naar het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen. Zo kan (waarschijnlijk) vereist worden dat er gespecialiseerd materieel aanwezig moet zijn of dat een bepaalde ISO-norm gehaald moet worden met betrekking tot de kwaliteit van de organisatie van het keuringsstation.

Jean-Marie DEDECKER.

\*  
\* \*

### WETSVOORSTEL

#### Artikel 1

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

#### Art. 2

In 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, wordt een artikel *4bis* ingevoegd, luidende:

« Art. *4bis*. — Bepaalde, door de Koning omschreven wijzigingen en verbouwingen aan voertuigen zijn slechts toegestaan ingeval die:

1<sup>o</sup> gebeurden met toestemming van de constructeur of zijn gemachtigde, of;

2<sup>o</sup> werden uitgevoerd conform de regels die gelden in een Staat die de Overeenkomst van 17 maart 1993 betreffende de Europese Economische Ruimte heeft ondertekend, van waaruit de voertuigen werden ingevoerd of;

3<sup>o</sup> in België door of onder toezicht van een professionele verbouwer werden uitgevoerd aan de hand van conforme onderdelen voorzien van een door de Koning erkend veiligheidskeurmerk en waarbij het verbouwde voertuig voldoet aan de in artikel 1, § 1, 1, bedoelde eisen.

Par transformateur professionnel, il faut entendre une personne dont l'activité commerciale est liée à l'entretien et à la réparation de voitures et est définie dans certaines rubriques désignées par le Roi conformément à l'arrêté royal du 9 août 2002 modifiant l'arrêté royal du 31 août 1964 fixant la nomenclature des activités commerciales à mentionner au registre de commerce.

La conformité des modifications et des transformations aux règles en vigueur en Belgique ou dans tout autre État partie contractante à l'Accord sur l'Espace économique européen du 17 mars 1993 doit être attestée, à des fins de contrôle par une institution visée à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 4, alinéa 2, par un laboratoire de contrôle reconnu.

Le Roi peut déterminer quelles sont les précisions minimales qui doivent être mentionnées dans ces attestations.

En ce qui concerne les attestations qui n'ont pas été rédigées dans une des langues nationales, le responsable de l'institution visée à l'alinéa 2 de cet article peut exiger qu'elles soient accompagnées d'une traduction dans la langue ou dans une des langues de la région linguistique où le contrôle a eu lieu.

Eu égard aux dispositions de l'article 4<sup>ter</sup>, un véhicule qui a fait l'objet des modifications ou transformations visées dans le présent article ne peut être mis en circulation ni être utilisé sur la voie publique sans avoir été soumis à un contrôle.»

#### Art. 3

Dans la même loi, il est inséré un article 4<sup>ter</sup> rédigé comme suit:

«Art. 4<sup>ter</sup>. — La constatation de la licéité des modifications et des transformations visées à l'article 4<sup>bis</sup>, ainsi que les contrôles périodiques et non périodiques des véhicules, ne peuvent avoir lieu que dans les institutions spécialement désignées à cet effet par le Roi qui appartiennent à la catégorie des institutions visées à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 4, alinéa 2.

Le ministre qui a le transport terrestre dans ses attributions, ou son délégué, fixe les conditions d'agrément et d'exploitation des institutions visées à l'alinéa précédent.»

#### Art. 4

La présente loi entre en vigueur à une date à fixer par le Roi et, au plus tard, le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

28 janvier 2005.

Onder professionele verbouwer wordt begrepen, een persoon wiens handelsbedrijvigheid verband houdt met het onderhoud en reparatie van auto's, welke nader wordt omschreven onder bepaalde door de Koning aangewezen rubrieken, conform het koninklijk besluit van 9 augustus 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 31 augustus 1964 tot vaststelling van de lijst van de in het handelsregister te vermelden handelsbedrijvigheden.

De conformiteit van de wijzigingen en verbouwingen met de regels die gelden in België of in enig andere Staat die de Overeenkomst van 17 maart 1993 betreffende de Europese Economische Ruimte heeft ondertekend dient ten behoeve van de keuring door een in artikel 1, § 1, 4, tweede lid, bedoelde instelling te worden geattesteerd door een erkend keuringslaboratorium.

De Koning kan bepalen welke precisering dergelijke attesten minimaal dienen te bevatten.

Wat de attesten betreft die niet in één van de nationale talen werden opgesteld, kan de verantwoordelijke van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde instelling eisen dat zij vergezeld gaan van een vertaling in de taal of één van de talen van het taalgebied waar de keuring plaatsvindt.

Met inachtneming van het bepaalde in artikel 7, kan een voertuig na de in dit artikel bedoelde wijzigingen of verbouwingen niet in verkeer worden gebracht, noch op de openbare weg worden gebruikt zonder keuring te hebben ondergaan.»

#### Art. 3

In dezelfde wet wordt een artikel 4<sup>ter</sup> ingevoegd, luidende:

«Art. 4<sup>ter</sup>. — De vaststelling van het toegelaten karakter van de in artikel 4<sup>bis</sup> bedoelde wijzigingen en verbouwingen, evenals de periodieke en niet-periodieke keuringen van de voertuigen, kunnen slechts plaatsvinden in de door Koning hiervoor bijzonder aangewezen instellingen, behorende tot de categorie van de in artikel 1, § 1, 4, tweede lid, bedoelde instellingen.

De minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, of zijn gemachtigde, bepaalt de bijzondere erkennings- en uitbatingsvoorwaarden voor de in het vorige lid bedoelde instellingen.»

#### Art. 4

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum en ten laatste op 1 januari 2006.

28 januari 2005.

Jean-Marie DEDECKER.