

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

26 MEI 1998

WETSVOORSTEL

**houdende diverse maatregelen tot
bestrafning van de bedrieglijke handel
in autowrakken**

(Ingediend door de heren Marceau Mairesse
en Jean-Jacques Viseur)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Een grondige gevalsanalyse : de zaak Dutroux

Tijdens het parlementair onderzoek naar de wijze waarop het onderzoek door politie en gerecht werd gevoerd in «de zaak Dutroux-Nihoul en consorten», heeft de onderzoekscommissie bij het speuren naar aanwijzingen van eventuele protecties een doorlichting gemaakt van het autozwendelmilieu in Charleroi.

De casuspositie laat vermoeden dat de autozwendel alle kenmerken vertoont van «georganiseerde criminaliteit». Zijn hoedanigheid van onderneming, zijn vermogen om het overheidsoptreden tegen criminele organisaties te neutraliseren en het feit dat die zwendel zich steeds minder aantrekt van de nationale grenzen en dikwijls een uitgesproken internationaal karakter heeft, zijn daarvan de frappantste bewijzen¹.

¹ Parlementaire commissie van onderzoek naar de georganiseerde criminaliteit in België, eerste tussentijds verslag, Stuk Senaat nr. 1326/7, 1997-1998, blz. 61

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

26 MAI 1998

PROPOSITION DE LOI

**portant diverses mesures en vue de
réprimer le trafic frauduleux
des épaves de véhicules**

(Déposée par MM. Marceau Mairesse
et Jean-Jacques Viseur)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Un cas analysé en profondeur : l'affaire Dutroux

La commission chargée de l'enquête parlementaire sur la manière dont l'enquête, dans ses volets policiers et judiciaires, a été menée dans «l'affaire Dutroux-Nihoul et consorts», a analysé, dans le cadre de l'examen des indices de protections éventuelles, le milieu du trafic de voitures à Charleroi.

Le cas d'espèce laisse entrevoir que le trafic de véhicules présente toutes les caractéristiques de «la criminalité organisée». Son caractère d'entreprise, sa capacité de neutraliser l'action des pouvoirs publics contre les organisations criminelles, son souci relatif des frontières nationales et son caractère international fréquemment marqué en sont les indices les plus percutants¹.

¹ Commission d'enquête parlementaire sur la criminalité organisée en Belgique, premier rapport intermédiaire, Doc. Sénat, n° 1326/7, 1997-1998, p. 61.

Gelet op die correlaties en overeenstemmingen is de onderzoekscommissie voorstander van een totale herstructurering op federaal niveau van de aanpak van de autozwendel².

Qua methode is zij voorstander van «een geïntegreerd beleids- en actieplan dat, naast de justitie en de politie, ook de controle- en inspectiediensten en de private sector van de verzekeringsmaatschappijen verenigt»³; gelet op de veelvuldige vertakkingen van dat soort van activiteit pleit zij in een tweede fase voor een actie op alle politieke echelons, dus zowel de federale instanties als de gewesten en gemeenschappen en daarnaast ook de internationale instanties.

De federale overheid, die die diverse componenten kent, moet op haar niveau en binnen het kader van haar bevoegdheden optreden wat de veiligheid en de bestraffing betreft. Dit wetsvoorstel wil die verschillende methoden van benadering concretiseren.

2. De ontwikkeling van de autozwendel in België

Onder autozwendel wordt verstaan de onwettige doorverkoop van tweedehands voertuigen en dito onderdelen die afkomstig zijn van gestolen of verongelukte voertuigen. Uit die toepassingssfeer komen twee voor het verwisselen van onderdelen geschikte «contexttypes» naar voren die enerzijds met autozwendel en -diefstal en anderzijds met ongevallen te maken hebben.

Het ligt in onze bedoeling om eerst een duidelijk beeld te schetsen van die twee verschijnselen alsmede van de omvang en van de ontwikkeling ervan op landelijk vlak. Vervolgens willen we een schema voorstellen aan de hand waarvan kan worden voorkomen dat gestolen voertuigen worden «witgewassen» met behulp van wrakken van voertuigen die een total loss hebben opgelopen of zeer zwaar beschadigd werden.

a. De autodiefstallen

De onderzoekscommissie «Dutroux, Nihoul en consorten» heeft voor het door haar behandelde bijzonder geval een nauwgezette analyse van de autozwendelnetwerken te Charleroi verricht waaruit blijkt dat Henegouwen een van de provincies is die het meest te lijden hebben van autodiefstallen.

² «Parlementair onderzoek naar de wijze waarop het onderzoek door politie en gerecht werd gevoerd in de zaak Dutroux-Nihoul en consorten», Stuk Kamer nr. 713/8, 1997-1998, blz. 117

³ *op.cit.*, blz. 117

Au vu de ces corrélations et correspondances, la commission d'enquête parlementaire suggère que «l'on repense entièrement la manière d'appréhender le trafic de voitures au niveau fédéral»².

Quant à la méthode à adopter, elle est d'avis qu'il faut «mettre en oeuvre une stratégie intégrée associant, outre les instances judiciaires et policières, les services de contrôle et d'inspection ainsi que le secteur privé de l'assurance»³ et, dans un second temps, parce que ce type d'activité couvre un vaste terrain, agir à tous les échelons politiques, fédéral, régional, communautaire et international.

Consciente de ces diverses composantes, l'autorité fédérale, à son niveau et selon ses compétences, doit agir à un double niveau, celui de la sécurité et celui de la répression. Cette proposition de loi tend à répondre à ces différentes démarches méthodologiques.

2. L'évolution du trafic de véhicules en Belgique

La notion de trafic de véhicules couvre un marché illégal de revente de véhicules ou de pièces de véhicules provenant soit de véhicules volés, soit de véhicules accidentés. De ce champ d'application ressortent deux types de contexte, propices aux changements de pièces, dans lesquels interviennent d'une part le trafic de véhicules et le vol, et d'autre part l'accident.

Notre volonté sera, une fois que nous aurons cerné ces deux phénomènes, leur ampleur et leur évolution dans notre pays, de proposer un schéma de réglementation visant à prévenir le «blanchiment» des voitures volées grâce aux épaves de véhicules qui auraient subi un sinistre total ou des dégâts suffisamment graves.

a. Les vols de voiture

Si le cas d'espèce analysé par la commission d'enquête «Dutroux, Nihoul et consorten» nécessitait une analyse approfondie des réseaux de trafic de véhicules à Charleroi, il est important de noter que, d'après cette analyse ponctuelle, le Hainaut est une des provinces les plus touchées par le phénomène.

² «Enquête parlementaire sur la manière dont l'enquête, dans ses volets policiers et judiciaires a été menée dans l'affaire Dutroux-Nihoul et consorten», n° 713/8, 1997-1998, p. 117.

³ *op.cit.*, p. 117.

De recentste statistische gegevens daaromtrent komen uit een door de Algemene Politieonderdienst verricht vergelijkend onderzoek over de criminaliteit in 1995-1996⁴. De onderstaande tabel, die de voor ons wetsvoorstel meest relevante gegevens bevat, biedt het voordeel dat hij niet alleen een optelsom maakt van het aantal geslaagde autodiefstallen, doch tevens van de pogingen tot diefstal; de cijfers slaan op alle feiten, ongeacht of die al dan niet gepaard gingen met verzwarende omstandigheden⁵ of met geweldpleging.

	1994	1995
Henegouwen	8715	7828
Luik	7046	6982
Brussel	5721	5809
Antwerpen	4995	4416
Limburg	2401	1978
Vlaams-Brabant	2306	2034
Namen	2073	1680
West-Vlaanderen	1497	1243
Waals-Brabant	1364	1165
Oost-Vlaanderen	1374	1130
Luxemburg	351	387

De constatering dat het verschijnsel terugloopt in alle provincies, met uitzondering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, neemt niet weg dat :

— het aantal pogingen tot diefstal merkelijk is toegenomen, ongeacht of ze al dan niet gepaard gaan met verzwarende omstandigheden of met geweldpleging. Luik, Luxemburg en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn daarvan treffende voorbeelden⁶ ;

— de autodiefstallen zijn nog altijd het grootste pijnpunt :

de auto is het individuele vervoermiddel dat het vaakst gestolen wordt. Het aantal autodiefstallen is goed voor 11% van het totale aantal diefstallen in België⁷. Ziehier de voor het hele grondgebied geldende statistieken over het jaar 1996:

Diefstallen	Aantal
Personenwagens	34652
Rijwielen	29122
Rijwielen met hulpmotor	9143
Motorfietsen	938

La dernière étude statistique éditée en la matière relève d'une étude comparative de la criminalité en 1995-1996 réalisée par le Service général d'appui policier⁴. En voici les données les plus pertinentes pour notre proposition de loi. Ce tableau présente l'avantage de comptabiliser le nombre de vols de voiture accomplis ou simplement tentés, effectués avec ou sans circonstances aggravantes⁵, accomplis avec ou sans violence.

	1994	1995
Hainaut	8715	7828
Liège	7046	6982
Bruxelles	5721	5809
Anvers	4995	4416
Limbourg	2401	1978
Brabant Flamand	2306	2034
Namur	2073	1680
Flandre Occidentale	1497	1243
Brabant Wallon	1364	1165
Flandre Orientale	1374	1130
Luxembourg	351	387

Même si l'on observe dans toutes les provinces, mis à part la Région de Bruxelles-Capitale, une régression du phénomène, il n'en reste pas moins que :

— le nombre de tentatives a sensiblement augmenté dans certaines provinces, qu'il s'agisse de faits commis avec ou sans circonstances aggravantes ou avec ou sans violence. Liège, Luxembourg et la Région de Bruxelles Capitale sont exemplaires⁶;

— le vol de voiture reste le point le plus problématique :

la voiture est le moyen de locomotion individuel le plus souvent volé. Le nombre de vols correspond à 11 % de tous les vols pratiqués en Belgique⁷. Voici les statistiques de l'année 1996 pour l'ensemble de la Belgique.

Vols	Nombre
Voitures	34652
Vélos	29122
Véломoteurs	9143
Motos	938

⁴ BEULLENS M., DEVROE E., PONSAERS P., *Une étude comparative de la criminalité en 1995-1996 basée sur la statistique interpolicière intégrée*, in «Manuel des services de police», Dossier, 1997, blz. 63-64

⁵ *op.cit.*, blz. 58-59 : de verzwarende omstandigheden waarvan sprake hebben hoofdzakelijk betrekking op autodiefstal met braak

⁶ *op.cit.*, blz. 69-70

⁷ *op.cit.*, blz. 65

⁴ BEULLENS M., DEVROE E., PONSAERS P., *Une étude comparative de la criminalité en 1995-1996 basée sur la statistique interpolicière intégrée*, in «Manuel des services de police», Dossier, 1997, pp. 63-64.

⁵ *op. cit.*, p. 58-59 : les circonstances aggravantes dont il est question concernent principalement le vol de voiture avec effraction.

⁶ *op.cit.*, p.69-70.

⁷ *op.cit.*, p. 65.

b. De ongevallen

Door de ontwikkeling van het aantal ongevallen permanent te volgen en aan de hand van een analyse van via de databank van het Nationaal Instituut voor de Statistiek verzamelde gegevens, maakt het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) jaarlijks een omstandige raming van de verkeersveiligheid.

Als verkeersongeval gelden slechts de door politie of rijkswacht vastgestelde ongevallen op de openbare weg die lichamelijke letsels hebben veroorzaakt. De ongevallen met alleen stoffelijke schade zijn sinds 1973 niet meer opgenomen in de statistieken en de aanrindingen op privé-terreinen kwamen er nooit in voor.

Ons wetsvoorstel zou dat benaderend overzicht accurater kunnen maken. Door de wetgever de bevoegde persoon, de auto-expert of de hersteller te verplichten de inschrijvingsbewijzen en gelijkvormigheidsattesten van als wrak beschouwde voertuigen te centraliseren bij de politiediensten, zal men zich een juister beeld kunnen vormen van de door verkeersongevallen veroorzaakte zware materiële schade.

Volgens het BIVV is sedert 1990 niet alleen een vermindering van de ernst van de ongevallen, maar ook een daling van het aantal ongevallen en slachtoffers waar te nemen. Die dalende trend mag dan opmerkelijk zijn, toch gebeurden er in 1996 48.750 ongevallen met lichamelijke letsels en 1356 met dodelijke afloop binnen 30 dagen; datzelfde jaar vielen er 11.221 zwaar gewonden en liep het totaal aantal slachtoffers op tot 68.259.

3. De beleidsoriëntaties

De bovenstaande vaststellingen maken ons bewust van de omvang die beide verschijnselen in ons land hebben aangenomen. De autozwendel, zoals wij die in dit wetsvoorstel onder de aandacht brengen, heeft precies betrekking op het mogelijke verband tussen auto-ongevallen en -diefstallen. Die kwestie is zo belangrijk dat wij hoe dan ook menen te moeten reageren tegen een fraude waar een niet onaanzienlijk deel van ons autopark potentieel mee te maken heeft.

Dat verband bestaat in de aankoop van verongelukte auto's tegen abnormaal hoge prijzen. Die aankoop is doorgaans maar een voorwendsel, want het verkrijgen van de officiële documenten waaraan het voertuig herkenbaar is, dus het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest, is de echte reden waarom de koper die eerder gammele onderdelen wil bemachtigen. Die documenten dienen dan voor het omkatten van gestolen of «teruggewonnen» voertuigen.

b. Les accidents

L'institut belge pour la sécurité routière (IBSR) réalise chaque année une évaluation circonstanciée de la sécurité routière dans notre pays grâce à un suivi permanent de l'évolution du nombre d'accidents et à l'analyse des données statistiques réalisée sur base de la banque de données de l'Institut National de Statistique.

Les accidents de roulage ne comprennent que les accidents survenus sur la voie publique, constatés par la police ou par la gendarmerie et ayant occasionné des lésions corporelles. Les accidents n'ayant occasionné que des dégâts matériels ne sont plus repris dans les statistiques depuis 1973, tandis que les collisions sur des terrains privés n'y ont jamais été reprises.

Cette approximation pourrait être en partie résorbée par cette proposition de loi. Dans la mesure où le législateur impose à l'agent qualifié, à l'expert automobile ou au réparateur, de centraliser auprès des services de police les certificats d'immatriculation et de conformité des véhicules considérés comme épaves, il sera possible de se faire une meilleure idée des dégâts matériels graves occasionnés lors d'accidents de la circulation.

Selon l'IBSR, on observe non seulement une diminution de la gravité des accidents depuis 1990, mais aussi du nombre d'accidents et de victimes. Même si cette diminution est appréciable, il n'en reste pas moins qu'en 1996 le nombre d'accidents corporels s'élevait à 48.750, le nombre de décès dans les 30 jours à 1.356 et le nombre de blessés graves à 11.221, le total des victimes s'élevant, quant à lui, à 68.259.

3. Les orientations politiques

Les constatations qui précèdent nous ont sensibilisé à l'ampleur des deux phénomènes dans notre pays. Le trafic de voitures tel que nous le considérons dans cette proposition de loi concerne précisément le lien qu'il peut y avoir entre les accidents et les vols de voiture. Vu leur importance, nous estimons que nous devons, en tout état de cause, réagir à une fraude qui potentiellement touche une partie plus qu'appréciable du parc automobile.

Le lien est l'achat des épaves des véhicules accidentés à des prix anormalement élevés. Cet achat est généralement un prétexte dans la mesure où ce qui motive l'appropriation de ces pièces peu récupérables est l'acquisition de ce qui constitue la reconnaissance du véhicule, à savoir les documents officiels, le certificat d'immatriculation et le certificat de conformité. Ces documents servent alors au maquillage de véhicules volés ou récupérés.

Dit wetsvoorstel wil die zwendel tot staan brengen met behulp van een procedure die via een hele reeks personen, met name de hersteller, de auto-expert, de importeur en de bevoegde persoon, uitmondt bij de administratie. Het spreekt vanzelf dat al die mensen blijk dienen te geven van verantwoordelijkheids-zin.

Dit parlementair initiatief slaat alleen op de voertuigen die in België zijn ingeschreven, maar zulks belet niet dat het de aanzet moet geven tot initiatieven op Europees vlak.

Die beperking van de toepassingsfeer moet als positief worden aangemerkt aangezien ons voorstel, dat een van de bekende procédés van de autozwendel onder de aandacht brengt, zou moeten leiden tot :

- een ruimere bewustwording van de politieke wereld ten aanzien van het belang en de complexiteit van het vraagstuk, wat een geïntegreerde aanpak van de zijde van regering en parlement veronderstelt;

- initiatieven van het parlement en/of de regering ter bestrijding van die zwendel in al zijn facetten;

- en vooral, tot de concretisering op middellange termijn van de gecoördineerde wetten tot bestraffing van de autozwendel in België.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 2

Het begrip «voertuig» krijgt verschillende betekenissen naar gelang van de diverse wetten en reglementen die van toepassing zijn op de sector van het wegverkeer :

- artikel 8bis, §2, 1°, van het BTW-Wetboek, ingevoegd bij de wet van 28 december 1992, bepaalt dat als «vervoermiddelen» worden beschouwd «landvoertuigen die zijn uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van meer dan 48cc of met een vermogen van meer dan 7,2 kilowatt»;

- artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, bepaalt dat motorrijtuigen «rij- en voertuigen [zijn], bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt»;

La présente proposition de loi vise à enrayer ce trafic en proposant une procédure impliquant toute une série d'intervenants, allant du réparateur à l'administration en passant par l'expert automobile, l'importateur et l'agent qualifié. Ces interventions nécessitent de ces différentes composantes une responsabilisation à tout échelon.

Si le champ d'application de cette initiative parlementaire concerne les seuls véhicules immatriculés en Belgique, il doit cependant être conçu comme une première étape par rapport aux initiatives qui devront être prises au niveau européen.

Cette limitation doit être considérée positivement dans la mesure où la présente proposition, s'attachant en profondeur à un des modes connus et utilisés pour alimenter le trafic de véhicule, devrait :

- sensibiliser davantage le monde politique à l'importance et à la complexité du problème considéré, qui suppose de la part de nos parlementaires et ministres une approche intégrée;

- provoquer d'autres initiatives parlementaires et/ou gouvernementales afin de juguler ce trafic sous ses différents angles;

- et surtout, dans un futur plus ou moins proche, mener à la concrétisation de lois coordonnées visant à réprimer le trafic de véhicules dans notre pays.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

La notion de «véhicule» reçoit différentes acceptions selon que l'on considère les lois et les règlements qui régissent le secteur du roulage :

- l'article 8bis, § 2, 1°, du Code de la TVA, introduit par la loi du 28 décembre 1992, dispose que par véhicule, il y a lieu d'entendre «les véhicules terrestres à moteur d'une cylindrée de plus de 48 centimètres cube ou d'une puissance de 7,2 kilowatts»;

- la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs dispose, en son premier article, que les véhicules terrestres sont les «véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie»;

— artikel 2, 2.14, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, bepaalt dat onder de term «voertuig» «elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel» wordt verstaan. Hetzelfde besluit bepaalt ook wat een «motorvoertuig» is, met name «elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden».

Die verschillende definities gelden voor verschillende werkingssferen. Afhankelijk van de respectieve doelstellingen die deze teksten nastreven, hanteren bepaalde definities de technische prestaties van de voertuigen als norm, terwijl die norm bij andere definities dan weer het gebruik is dat van het voertuig wordt gemaakt.

Aangezien wij streven naar homogeniteit en coherentie en het de bedoeling is dat ons wetsvoorstel alle landvoertuigen omvat waarvoor een nummerplaat nodig is, kiezen wij voor de werkingssfeer zoals die is bepaald in het koninklijk besluit van 31 december 1953 houdende reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens.

Voorts moet worden gepoogd het begrip «autozwendel» te definiëren. Het verslag van de commissie-Dutroux geeft slechts een enumeratieve benadering van wat zij aanmerkt als een onderdeel van de autozwendel.

Wij gaan verder dan de analyse van een bijzonder geval en ook verder dan de vergelijking van autozwendel met het begrip «georganiseerde misdaad». Wij definiëren autozwendel op een voldoende ruime manier zodat naderhand ook andere vormen van fraude eronder kunnen vallen : er moet sprake zijn van een niet-conforme verkoop van auto-onderdelen of van gestolen of verongelukte voertuigen. De aandacht moet des te meer op de oorsprong van deze illegale handel worden gevestigd. Dit wetsvoorstel wil namelijk die praktijken aanpakken waarbij op een handige manier een link wordt gelegd tussen enerzijds het terugwinnen van auto-wrakken na een ongeval, uitsluitend met de bedoeling de hand te leggen op de officiële documenten, en anderzijds het omkatten van gestolen voertuigen om die opnieuw in het verkeer te kunnen brengen.

De definitie van «zware materiële schade» stemt overeen met de inhoud van artikel 23, §3, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Dat artikel bepaalt dat elk voertuig dat ingevolge een ongeval werd beschadigd, ter technische controle moet worden aangeboden, waar moet worden beoordeeld of het voertuig opnieuw in het verkeer kan worden gebracht. Het andere deel van de definitie, die reeds in de bovenvermelde reglementering is opgenomen, bepaalt dat de deskundige een voertuig kan beoordelen : totaal verlies (*total loss*) wordt gelijkgesteld met «zware materiële schade».

— l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière dispose dans son article 2, 2.14, que «le terme 'véhicules' désigne tout moyen de transport par terre ainsi que tout matériel mobile agricole ou industriel». Le même arrêté spécifie ce qu'est un véhicule à moteur : «tout véhicule pourvu d'un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres».

Ces différentes définitions couvrent des champs d'action différents. En fonction des objectifs propres de ces textes, certaines définitions empruntent leurs critères de détermination dans les performances techniques du véhicule, d'autres dans leur usage.

Dès lors, par souci d'homogénéité et de cohérence, et parce que notre proposition de loi vise tous les moyens de transport par route requérant une immatriculation, nous opterons pour le champ d'application admis par l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation des véhicules à moteur et des remorques.

La définition du «trafic de véhicules» doit être tentée. Le rapport de la commission Dutroux ne donne qu'une approche énumérative de ce qu'elle a estimé faire partie du trafic de véhicules.

Dépassant l'analyse d'un cas d'espèce, dépassant l'approche comparative qui en a été donnée avec la notion de «criminalité organisée», nous définissons le trafic de véhicules d'une manière suffisamment large afin d'encadrer, par la suite, d'autres types de fraude : il doit y avoir une vente non conforme de pièces de véhicule ou de véhicules soit volés, soit accidentés. L'origine de ce marché illégal doit d'autant plus être indiquée que la présente proposition de loi a la prétention de s'attaquer au lien savamment construit entre la récupération des épaves des véhicules accidentés dans le seul but d'acquérir les documents officiels et le maquillage de véhicules volés, afin que ces véhicules puissent être remis en circulation.

La définition des «dégâts matériels graves» correspond au contenu de l'article 23, § 3, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité. Cet article dispose que tout véhicule accidenté doit repasser au contrôle technique afin d'évaluer sa remise en circulation. L'autre partie de la définition, déjà inscrite dans la réglementation ci-dessus mentionnée, dispose que l'expert peut apprécier un véhicule : le sinistre total sera assimilé aux «dégâts matériels graves».

De definitie van «wrak» stemt overeen met het begrip technisch en economisch wrak. Onder dat begrip verstaan wij met andere woorden alle voertuigen die technisch niet meer in staat zijn om te rijden of waarvoor de kostprijs van de herstelling hoger ligt dan de waarde van het voertuig zelf.

De auto-expert is de auto-expert die zowel door de verzekering als door de rechtbank wordt aangesteld.

Art. 3

In het eerste lid, moet onder voertuig «buiten gebruik», elk voertuig worden verstaan dat in de zin van artikel 1, a), van Richtlijn 75/442/EG als afvalstof wordt aangemerkt.

De bevoegde persoon, zoals omschreven in artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, spoort volgens de huidige regeling de overtredingen op en stelt ze vast. Die taak wordt duidelijk gedefinieerd in artikel 62 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en wordt aangevuld door artikel 52 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer : dat bepaalt dat bij een ongeval met uitsluitend materiële schade alleen een beroep moet worden gedaan op een bevoegde persoon indien de betrokken partijen het niet eens kunnen worden. Wel moet steeds een beroep worden gedaan op een bevoegde persoon indien het een ongeval met lichamelijke schade betreft.

Het is de bedoeling de bevoegde persoon in die gevallen de mogelijkheid te geven de bestuurder van het voertuig het originele inschrijvingsbewijs en gelijkvormigheidsattest te ontnemen.

— De voorkeur moet worden gegeven aan de term «bestuurder» boven de term «houder», aangezien de houder van het voertuig dat voertuig niet noodzakelijk bestuurde op het tijdstip van het ongeval. Die keuze is verantwoord omdat de overhandiging van de originele bewijzen en attesten op die manier niet wordt uitgesteld.

— Opdat de bevoegde persoon de originele bewijzen en attesten zou mogen intrekken, moet het kenmerk om een wrak gaan.

Krachtens artikel 23, § 3, van het bovengenoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968, moet elk voertuig dat beschadigingen heeft ondergaan aan het chassis, de stuurinrichting, de ophanging of de reminrichting, of dat een volledig verlies heeft ondergaan, aan de minister van Verkeerswezen worden gemeld

La définition de l'«épave» correspond à la notion d'épave technique et économique. Autrement dit, nous comprenons sous cette acception tous les véhicules qui techniquement ne sont plus en état de rouler ou pour lesquels le coût de la réparation est supérieur à la valeur même du véhicule.

Quant à l'expert automobile, il s'agit de l'expert automobile désigné tant par l'assurance que par le tribunal.

Art. 3

Au premier alinéa, il faut comprendre, par tout véhicule «hors d'usage», tout véhicule qui constitue un déchet au sens de l'article 1^{er}, a), de la directive 75/442/CE.

L'agent qualifié, tel qu'il est défini à l'article 3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, a actuellement, en ce qui concerne les d'infractions, un rôle de recherche et de constatation. Ce rôle, bien explicité à l'article 62 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, est complété par l'article 52 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la circulation routière : il y est stipulé qu'en cas d'accident, si les dommages sont uniquement matériels, le recours à un agent n'est obligatoire que s'il n'y a pas eu d'accord entre les parties. Par contre, le recours à un agent qualifié sera, dans tous les cas, obligatoire si l'accident a provoqué des dommages corporels.

L'objectif est de permettre à l'agent qualifié de retirer, dans ces cas, au conducteur du véhicule les certificats originaux d'immatriculation et de conformité.

— Il faut préférer le terme «conducteur» au terme «titulaire», car le titulaire du véhicule n'est pas forcément le conducteur du véhicule accidenté. Ce choix se justifie pour que la remise des certificats originaux ne soit pas postposée dans le temps.

— Le seul élément qui motive le retrait des certificats par l'agent qualifié est que l'état d'épave soit évident.

Actuellement, en vertu de l'article 23, § 3, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, tout véhicule qui a subi des détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage ou un sinistre total doit être signalé au ministre des Communications par la compagnie d'assurance qui a

door de verzekeringsmaatschappij die het deskundig onderzoek heeft opgedragen, door middel van een betekeningsbrief waarvan het model wordt vastgelegd door de minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde.

— Het is onze bedoeling dat de expert, dankzij de vaststelling van de expertise die verklaart dat het onderzochte voertuig als een wrak moet worden beschouwd, de bewijzen en attesten inhoudt en ze aan de politiediensten overhandigt.

— Indien de houder nalaat aan de verzekeringsmaatschappij te melden die hij een ongeval heeft gehad met materiële schade die voldoende ernstig is opdat zijn voertuig als «wrak» kan worden gedeclasseerd, eisen wij dat de garagehouder-hersteller, op grond van een document dat door de minister van Economie wordt afgegeven, het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest aan de politiediensten overhandigt.

Art. 4

Het is onze bedoeling dat de politiediensten bij een ongeval, op welke manier ook, alle bewijzen en attesten centraliseren van de voertuigen die tot wrak zijn herleid : via de bevoegde persoon, de deskundige of de hersteller.

Alleen de politiediensten beschikken over een geautomatiseerd netwerk waarmee ze hun informatie onmiddellijk, zelfs buiten de werkdagen, kunnen doorsturen naar de Directie voor de inschrijving van de voertuigen.

Dankzij een dergelijke centralisering wordt het bovendien mogelijk zich een duidelijker beeld te vormen van de zware ongevallen die zich werkelijk op het Belgisch grondgebied voordoen.

Art. 5

Opdat ook zichtbaar zou zijn dat aan de inschrijving een einde is gemaakt, is het van belang dat met een merkteken aan te geven. Wanneer zo'n merkteken is aangebracht, zou dat niet alleen de aandacht trekken van de gerechtelijke diensten, maar ook van de automobielininspectie.

Het feit dat het merkteken is aangebracht, maakt een nieuwe inschrijving, maar ook de afgifte van een duplicaat, onmogelijk.

Volgens de huidige regeling moet elke houder van een voertuig, wanneer hij zijn officiële documenten verliest, bij de politiediensten een attest van onopzettelijk verlies halen. Indien nu dat specifieke merkteken is aangebracht, kunnen de politiediensten wei-

fait procéder à l'expertise, au moyen d'une notification dont le modèle est déterminé par le ministre des Communications ou son délégué.

— Notre volonté est que, grâce au constat de l'expertise certifiant que le véhicule expertisé doit être considéré comme une épave, l'expert procède au retrait des certificats et les remette aux services de police.

— Si le titulaire ne fait pas savoir à la compagnie d'assurance qu'il a subi un accident entraînant des dégâts matériels suffisamment graves pour que son véhicule soit déclassé comme «épave», nous exigeons que le garagiste-réparateur, sur base d'un document délivré par le ministre de l'Economie, remette aux services de police le certificat d'immatriculation et de conformité.

Art. 4

Notre volonté est que les services de police centralisent, en cas d'accident, tous les certificats des véhicules réduits à l'état d'épave, quel que soit le moyen par lequel ils doivent y aboutir : l'agent qualifié, l'expert ou le réparateur.

En effet, seuls les services de police ont un outil informatique qui leur permet de communiquer sans délai, même les jours non ouvrables, leurs informations à la Direction pour l'immatriculation des véhicules.

Par ailleurs, ce type de centralisation permettra de se faire une idée plus précise du nombre d'accidents graves qui se produit réellement sur le territoire belge.

Art. 5

Suspendre l'immatriculation, en traduisant cette action sous la forme d'un sigle est essentiel en termes de visibilité : cette apposition serait non seulement perçue par les services judiciaires mais aussi par l'inspection automobile.

Cette marque permettrait d'éviter une nouvelle immatriculation mais aussi la délivrance d'un duplicata.

Le système actuel veut en effet qu'en cas de perte des documents officiels, tout titulaire d'un véhicule se procure une attestation de dépossession involontaire auprès des services de police. En cas d'apposition du sigle, il serait possible aux services de police

geren een duplicaat af te geven, aangezien ze dat merkteken automatisch zullen herkennen als een aanwijzing van de procedure tot beëindiging van de inschrijving van het voertuig.

Art. 6

De Directie voor de inschrijving van de voertuigen moet het beginsel van de openbaarheid van bestuur in acht nemen en de houder van het voertuig inlichten over de administratieve toestand van het voertuig (er is een einde gemaakt aan de inschrijving van het voertuig).

Toch kan blijken dat de houder van het voertuig meent dat zijn voertuig, ook al is het een wrak, kan worden hersteld. Bij de Directie voor de inschrijving van de voertuigen kan de houder van het voertuig dan een attest voor de wederinverkeerstelling krijgen.

Art. 7

Het attest voor de wederinverkeerstelling van het voertuig moet op dezelfde wijze worden opgevat als het «goedkeuringsattest betreffende de aanpassing van een auto». Dat document is voorbehouden aan mindervaliden. Het omvat drie vakjes. Het eerste moet door de ombouwer worden ingevuld, het tweede door de stationschef en het derde door de administratie.

In het verlengde daarvan pleiten wij ervoor dat voor het attest voor de wederinverkeerstelling van het voertuig chronologisch drie attesten worden afgegeven : het attest van de hersteller, dat van de constructeur of zijn lastgever en dat van de automobielsinspectie.

Art. 8

Wij onderscheiden twee beroepsgroepen die het voertuig kunnen herstellen : garagehouders enerzijds en koetswerkhherstellers anderzijds. Via deze procedure stellen de beoefenaars van die beroepen zich aansprakelijk voor de herstellingen die ze hebben uitgevoerd.

Art. 9

Wanneer de constructeur of zijn lastgever oordeelt dat het voertuig verongelukt is, moet hij het voertuig indien mogelijk identificeren. Indien die identiteit vast staat :

- moet hij het chassisnummer opnieuw inslaan indien hij vindt dat het onvoldoende leesbaar is;
- moet hij het gelijkvormigheidsattest teruggeven aan de houder van het inschrijvingsbewijs.

de refuser la remise d'un duplicata, puisqu'ils comprendraient d'office cette marque comme une procédure de suspension de l'immatriculation du véhicule.

Art. 6

La Direction pour l'immatriculation des véhicules doit respecter le principe de la publicité de l'administration en informant le titulaire du véhicule de la situation administrative du véhicule (l'immatriculation du véhicule est suspendue.)

Néanmoins, il peut s'avérer que le titulaire du véhicule considère que son véhicule, malgré qu'il soit réduit à l'état d'épave, puisse être réhabilité. La Direction pour l'immatriculation des véhicules tient à la disposition du titulaire de l'immatriculation une attestation de réhabilitation.

Art. 7

L'attestation de réhabilitation du véhicule doit être conçue dans le même esprit que l'«attestation d'agrément d'adaptation d'un véhicule automobile». Ce document, réservé aux personnes à mobilité réduite comprend trois cases dont la première doit être remplie par le transformateur, la seconde par le chef de station et la troisième par l'administration.

Dans le même ordre d'idées, nous préconisons que l'attestation de réhabilitation du véhicule fasse l'objet d'une triple attestation chronologique, celle du réparateur, celle du constructeur ou son mandataire et celle de l'inspection automobile.

Art. 8

Nous distinguons deux types de professions susceptibles d'intervenir dans la procédure de réparation, le garagiste d'une part et le carrossier d'autre part. Par cette procédure, ces deux professions engagent leur responsabilité pour les réparations qu'ils ont réalisées.

Art. 9

Le constructeur ou son mandataire, lorsqu'il considère le véhicule accidenté, doit attester de l'identification du véhicule. Dans le cas où cette identification est déterminée :

- il lui appartient de refrapper le numéro de châssis s'il estime qu'il manque de lisibilité;
- il doit remettre au titulaire de l'immatriculation le certificat de conformité.

Art. 10

Elk verongelukt voertuig moet ter technische controle worden aangeboden om te controleren of het voertuig beantwoordt aan de technische eisen waaraan alle voertuigen moeten voldoen. De uitgevoerde herstellingen moeten worden gecontroleerd, maar het is, volgens de procedure die wij voorstaan, bovendien de bedoeling de handtekeningen van de constructeur en zijn lastgever na te trekken.

Art. 13

Een termijn van drie maanden blijkt voor de administratie of de federaties normaal te kunnen volstaan om de bevolking in te lichten en de administratieve procedure op gang te brengen.

Art. 10

Tout véhicule accidenté passe au contrôle technique afin de s'assurer de la conformité des conditions techniques auxquelles doivent répondre tous les véhicules. Il s'agit d'une vérification des réparations faites, mais il s'agirait, en plus, pour la procédure que nous défendons, d'une vérification des signatures apposées par le constructeur ou son mandataire.

Art. 13

Un délai de «trois mois» semble être un délai normal pour que l'administration ou les fédérations informent et mettent en place la procédure administrative.

M. MAIRESSE
J.-J. VISEUR

WETSVOORSTEL**HOOFDSTUK I****Inleidende bepalingen****Artikel 1**

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

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet dient te worden verstaan onder:

1° «voertuigen»: de voertuigen zoals ze omschreven zijn in artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, alsmede in artikel 1 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;

2° «voertuigenzwendel»: de onwettige verkoop van gestolen voertuigen of van onderdelen van voertuigen die afkomstig zijn van gestolen of verongelukte voertuigen;

3° «zware materiële schade»: hetzij beschadigingen aan het chassis, de stuurinrichting, de ophan- ging of de reminrichting, hetzij totaal verlies;

4° «wrak»: elk voertuig dat niet meer kan worden gebruikt overeenkomstig zijn oorspronkelijke bestemming, met uitzondering van :

- a) de collectievoertuigen die gestald zijn in een daartoe bestemde gesloten ruimte;
- b) de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer op privé-wegen en -werkterreinen;
- c) de voertuigen die bestemd zijn voor motorsport-activiteiten;
- d) de voertuigen die worden gebruikt voor didactische doeleinden of voor uitstalling of herdenking.

5° «deskundige»: de auto-expert;

6° «politiedienst»: de politiedienst zoals bepaald in artikel 2 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt.

PROPOSITION DE LOI**CHAPITRE PREMIER****Dispositions préliminaires****Article 1^{er}**

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

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'en- tendre par:

1° «véhicules»: les véhicules tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobi- les, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité et à l'article 1^{er} 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 re- morques;

2° «trafic de véhicule»: la vente illégale de véhicu- les volés ou de pièces de véhicules provenant soit de véhicules volés, soit accidentés;

3° «dégât matériel grave»: soit les détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage, soit le sinistre total;

4° «épave»: tout véhicule qui ne peut plus être uti- lisé conformément à sa destination initiale à l'excep- tion :

- a) des véhicules de collection entreposés dans un local fermé qui leur est réservé;
- b) des véhicules exclusivement réservés au trans- port sur chemins et chantiers privés;
- c) des véhicules réservés aux activités de sports- moteurs;
- d) des véhicules utilisés à des fins didactiques, d'ex- position ou de commémoration.

5° «expert»: l'expert automobile;

6° «service de police»: le service de police tel qu'il est défini à l'article 2 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

HOOFDSTUK II

Definitieve intrekking van het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest

Art. 3

Ingeval het voertuig definitief uit het verkeer wordt genomen, dienen de verwerkingscentra die er behoorlijk toe gemachtigd zijn om voertuigen die buiten gebruik zijn over te nemen overeenkomstig de gewestelijke wetgevingen onverwijld aan de Directie voor de inschrijving van de voertuigen het plaat- en chassisnummer van het niet meer gebruikte voertuig mee te delen door middel van de computer, en de originelen van het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest bij brief over te zenden.

In afwijking van het vorige lid, dient de bestuurder van het voertuig, bij een ongeval dat door een bevoegde ambtenaar is vastgesteld en dat materiële schade berokkent die ernstig genoeg is opdat het voertuig als «technisch wrak» wordt gedeclasseerd, de originelen van het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest onmiddellijk over te zenden aan de politiediensten.

Bij een ongeval dat materiële schade berokkent die ernstig genoeg is om het voertuig als «technisch en/of economisch wrak» te declasseren maar dat niet door een bevoegde ambtenaar is vastgesteld :

a) moet de deskundige binnen vijf werkdagen een afschrift van het ondertekende en gedagtekende deskundigenverslag en de originelen van het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest verzenden aan de politiediensten;

b) moet de garagehouder-hersteller of de koetswerkhersteller in voorkomend geval binnen vijf werkdagen aan de politiediensten een verklaring verzenden waarin hij de staat van wrak van het voertuig bevestigt en hen tevens de originelen van het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest bezorgen. De minister tot wiens bevoegdheid de Economie behoort, stelt het model van die verklaring op.

Art. 4

De politiediensten brengen op het inschrijvingsbewijs de vermelding «wrak» aan, alsmede :

- a) hetzij het stempel, de datum en het nummer van het proces-verbaal
- b) hetzij de naam en het adres van de deskundige en de datum van het deskundigenverslag;

CHAPITRE II

Retrait définitif des certificats d'immatriculation et de conformité

Art. 3

En cas de retrait définitif du véhicule de la circulation, les centres de traitement dûment autorisés pour effectuer la reprise de véhicules hors d'usage conformément aux législations régionales sont tenus de transmettre sans délai à la Direction pour l'immatriculation des véhicules, par voie informatique, les numéros de plaque et de châssis du véhicule hors d'usage et, par lettre, les certificats originaux d'immatriculation et de conformité.

Par dérogation à l'alinéa précédent, en cas d'accident faisant l'objet d'une constatation par un agent qualifié et provoquant des dégâts matériels suffisamment graves pour que le véhicule soit déclassé comme «épave technique», le conducteur du véhicule doit remettre immédiatement aux services de police les certificats originaux d'immatriculation et de conformité.

En cas d'accident provoquant des dégâts matériels suffisamment graves pour que le véhicule soit déclassé comme «épave technique et/ou économique» mais ne faisant pas l'objet d'une constatation par un agent qualifié :

a) l'expert doit, dans les cinq jours ouvrables, remettre aux services de police une copie du rapport d'expertise signé et daté ainsi que les certificats originaux d'immatriculation et de conformité;

b) le cas échéant, le garagiste-réparateur ou le carrossier doit, dans les cinq jours ouvrables, remettre aux services de police une attestation confirmant l'état d'épave du véhicule ainsi que les certificats originaux d'immatriculation et de conformité. Le ministre, ayant l'Economie dans ses attributions, élabore le modèle de cette attestation.

Art. 4

Les services de police apposent sur le certificat d'immatriculation la mention «épave» ainsi que :

- a) soit le sceau, la date et le numéro du procès-verbal;
- b) soit le nom, l'adresse de l'expert et la date du rapport d'expertise;

c) hetzij de naam en het adres van de garagehouder-hersteller of de koetswerkhersteller en de datum van de in artikel 3, derde lid, b) bedoelde verklaring.

De politiediensten delen onverwijld aan de Directie voor de inschrijving van de voertuigen het plaat- en chassisnummer van het wrak mede met behulp van de computer en zenden het origineel inschrijvingsbewijs over bij brief.

De politiediensten zenden het gelijkvormigheidsattest zonder uitstel over aan de constructeur of zijn gemachtigde.

HOOFDSTUK III

Beëindiging van de inschrijving

Art. 5

De Directie voor de inschrijving van de voertuigen maakt onverwijld een einde aan de inschrijving van het wrak door tegenover het chassisnummer een merkteken aan te brengen.

Art. 6

De houder van de inschrijving wordt door de Directie voor de inschrijving van de voertuigen in kennis gesteld van de administratieve toestand van zijn voertuig.

Op verzoek van de houder van het voertuig kan de Directie voor de inschrijving van de voertuigen een attest voor de wederinverkeerstelling afgeven. De minister tot wiens bevoegdheid het Vervoer behoort, stelt het model van dat attest op.

HOOFDSTUK IV

Procedure voor de wederinverkeerstelling van het voertuig

Art. 7

De wederinverkeerstelling van een voertuig vereist, op eenzelfde document, drie verklaringen die achtereenvolgens worden gedaan door de hersteller, de constructeur of zijn gemachtigde en de automobielsinspectie.

Art. 8

De verklaring van de garagehouder-hersteller en/of de koetswerkhersteller met betrekking tot het verongelukte voertuig omvat :

c) soit le nom, l'adresse du garagiste-réparateur ou du carrossier et la date de l'attestation visée à l'article 3, alinéa 3, b.

Les services de police communiquent sans délai à la Direction pour l'immatriculation des véhicules, par voie informatique, les numéros de plaque et de châssis de l'épave et, par lettre, le certificat original d'immatriculation.

Les services de police communiquent sans délai au constructeur ou à son mandataire le certificat de conformité.

CHAPITRE III

Suspension de l'immatriculation

Art. 5

La Direction pour l'immatriculation des véhicules suspend sans délai l'immatriculation du véhicule à l'état d'épave en apposant, en regard du numéro de châssis, un sigle.

Art. 6

Le titulaire de l'immatriculation est informé par la Direction pour l'immatriculation des véhicules de la situation administrative de son véhicule.

Une attestation de réhabilitation peut être délivrée par la Direction pour l'immatriculation des véhicules sur demande du titulaire du véhicule. Le ministre, ayant les transports dans ses attributions, élabore le modèle de cette attestation.

CHAPITRE IV

Procédure de réhabilitation du véhicule

Art. 7

La réhabilitation d'un véhicule comporte, sur un document unique, une triple attestation délivrée chronologiquement par le réparateur, le constructeur ou son mandataire et l'inspection automobile.

Art. 8

L'attestation du garagiste-réparateur et/ou du carrossier du véhicule accidenté comprend :

a) een beschrijving van het voertuig (merk, soort, type, chassisnummer, nummer van het proces-verbaal van goedkeuring);

b) een beschrijving van de herstelling, twee kleurenfoto's van het verongelukte voertuig vóór de herstelling en het deskundigenverslag;

c) een verklaring waarbij de garagehouder-hersteller en/of de koetswerkhersteller de volledige aansprakelijkheid voor de voormelde herstellingen op zich nemen.

Art. 9

Alleen de personen die daartoe van de constructeur of zijn gemachtigde de toestemming hebben gekregen, zijn ertoe gerechtigd de verklaring te ondertekenen. De constructeur of zijn gemachtigde kan geheel of ten dele de volgende gegevens bevestigen :

a) de identiteit van het voertuig dat wordt beschreven door de garagehouder-hersteller en/of de koetswerkhersteller;

b) het opnieuw inslaan van het chassisnummer;

c) de plaatsing van een nieuw zelfklevend identificatieplaatje dat zichzelf vernietigt wanneer het wordt verwijderd en waarvan de gegevens overeenstemmen met artikel 16, § 2, van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968;

d) de afgifte van een duplicaat van het gelijkvormigheidsattest.

Ingeval het voertuig geïdentificeerd is, overhandigt de constructeur of zijn gemachtigde het origineel gelijkvormigheidsattest aan de houder van het voertuig.

Art. 10

De door de chef van het controlestation voor automobielsinspectie ondertekende verklaring bevestigt de goedkeuring van de herstelling van het verongelukte voertuig.

De houder van het voertuig moet het attest voor de wederinverkeerstelling van het voertuig bewaren.

HOOFDSTUK V

Aanvraag om inschrijving

Art. 11

Het behoorlijk ingevulde attest voor de wederinverkeerstelling is noodzakelijk om gevolg te kunnen geven aan de aanvraag om inschrijving.

a) une description du véhicule (marque, genre, type, numéro de châssis, numéro de procès-verbal d'agrément);

b) une description de la réparation à laquelle sont annexées deux photographies en couleur du véhicule accidenté avant réparation ainsi que le rapport d'expertise;

c) une attestation par laquelle le garagiste-réparateur et /ou le carrossier jurent de leur entière responsabilité pour les réparations susmentionnées.

Art. 9

Seules les personnes autorisées par le constructeur ou son mandataire sont habilitées à signer l'attestation. Le constructeur ou son mandataire peuvent attester, en tout ou en partie :

a) de l'identification du véhicule décrit par le garagiste-réparateur et/ou le carrossier;

b) de la refappe du numéro de châssis;

c) de l'apposition d'une nouvelle plaque d'identification autocollante s'autodétruisant en cas d'enlèvement et dont les données sont conformes à l'article 16, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité;

d) de la délivrance d'un duplicata du certificat de conformité.

Au cas où le véhicule est identifié, le constructeur ou son mandataire remet au titulaire du véhicule le certificat original de conformité.

Art. 10

L'attestation signée par le chef de station d'inspection automobile confirme l'agrément de la réparation du véhicule accidenté.

L'attestation de réhabilitation du véhicule doit être conservée par le titulaire du véhicule.

CHAPITRE V

Demande d'immatriculation

Art. 11

L'attestation de réhabilitation d'un véhicule dûment complétée est indispensable pour exécuter la demande d'immatriculation.

Elk dossier betreffende een aanvraag om inschrijving wordt voorzien van een nummer en van de vermelding «wrak - attest vereist».

De vermelding wordt medeondertekend door de minister tot wiens bevoegdheid het Vervoer behoort of zijn gemachtigde. Door de medeondertekening wordt de beëindiging van de inschrijving ongedaan gemaakt door het in artikel 5 bedoelde merkteken te wissen.

De automobieliinspectie brengt drie zelfklevers met het nummer van het dossier van aanvraag om inschrijving van het verongelukte voertuig aan op het attest voor de wederinverkeerstelling van het voertuig, op de aanvraag om inschrijving en op de rechter voorstijl van het voertuig.

HOOFDSTUK VI

Strafrechtelijke sancties

Art. 12

Met gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en met geldboete van zesentwintig frank tot vijfduizend frank wordt gestraft eenieder die de artikelen 3 tot 11 overtreedt. Indien het feit te wijten is aan onachtzaamheid bedraagt de geldboete zesentwintig frank tot honderd frank.

HOOFDSTUK VII

Inwerkingtreding

Art. 13

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de vierde maand na die waarin zij is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

20 maart 1998

Tout dossier concernant une demande d'immatriculation est numéroté et porte la mention «épave - attestation exigée».

La mention est contresignée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ou son délégué. Le contreseing lève la suspension de l'immatriculation en supprimant le sigle visé à l'article 5.

Trois autocollants, reprenant le numéro de dossier de demande d'immatriculation du véhicule accidenté, sont apposés par l'inspection automobile sur l'attestation de réhabilitation du véhicule, sur la demande d'immatriculation et sur le montant avant-droit du véhicule.

CHAPITRE VI

Sanctions pénales

Art. 12

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 26 francs à 5.000 francs qui-conque contrevient aux articles 3 à 11. Si le fait est dû à la négligence, la peine sera de 26 à 100 francs.

CHAPITRE VII

Entrée en vigueur

Art. 13

La présente loi entre en vigueur le premier jour du quatrième mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*.

20 mars 1998

M. MAIRESSE
J.-J. VISEUR