

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

30 janvier 2005

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'adaptation de l'arrêté royal
relatif à la sécurité des ascenseurs**

(déposée par Mme Annemie Turtelboom,
M. Miguel Chevalier et Mme Hilde Vautmans)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 januari 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over het aanpassen van het koninklijk besluit
betreffende de beveiliging van liften**

(ingediend door mevrouw Annemie Turtelboom,
de heer Miguel Chevalier
en mevrouw Hilde Vautmans)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
<i>DOC 51 0000/000</i> :	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	<i>DOC 51 0000/000</i> :	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
<i>QRVA</i> :	Questions et Réponses écrites	<i>QRVA</i> :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
<i>CRIV</i> :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	<i>CRIV</i> :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
<i>CRABV</i> :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	<i>CRABV</i> :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
<i>CRIV</i> :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	<i>CRIV</i> :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
<i>PLEN</i> :	Séance plénière	<i>PLEN</i> :	Plenum
<i>COM</i> :	Réunion de commission	<i>COM</i> :	Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
 Commandes :
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.laChambre.be
 e-mail : publications@laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.deKamer.be
 e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis mai 2003, la sécurité de la quasi-totalité des 75 000 ascenseurs recensés en Belgique est régie par un arrêté royal du 9 mars 2003, qui est la transposition d'une directive européenne (95/16/CE). Cet arrêté royal, pris par les ministres compétents de l'époque, Mme Onkelinx et M. Tavernier, est entré en vigueur le 10 mai 2003. Il se fonde sur la loi de 1994 relative à la sécurité des produits et services.

Cette matière relève manifestement des compétences fédérales et constitue, en grande partie, un problème de consommation. Par suite de l'application de cet arrêté royal, plus de deux millions de (co)propriétaires en Belgique sont confrontés à nombre de désagréments et de problèmes financiers et quelquefois à une perte de la valeur historique de leur ascenseur.

Délais d'exécution trop courts

Trop exhaustif, l'arrêté royal ne tient pas compte de la réalité existante et vise l'ensemble des quelque 75 000 ascenseurs installés en Belgique. Pour la vaste opération de rénovation, il entend répartir tous ces ascenseurs en trois catégories, en fonction de leur année de construction: les ascenseurs construits avant le 1^{er} janvier 1958 (ils devaient être contrôlés avant le 10 mai de l'année dernière par les Services externes pour les contrôles techniques, les SECT). La deuxième catégorie d'ascenseurs, ceux construits entre 1958 et le 31 mars 1984, doivent être contrôlés par les SECT avant le 10 mai prochain. Quant à la troisième catégorie d'ascenseurs, ceux construits entre le 1^{er} avril 1984 et le 1^{er} avril 1996, ils doivent subir le même sort d'ici le 10 mai 2006. Lors de cette vaste opération de contrôle, les SECT devront systématiquement rédiger un rapport de l'analyse de risque, dont l'entreprise chargée des travaux de rénovation devra tenir compte.

La procédure prévue par cet arrêté royal prévoit que le contrôle de 75 000 ascenseurs ne devra être effectué que par 11 services externes pour les contrôles techniques agréés par les pouvoirs publics. Selon une estimation, parmi ces 75 000 ascenseurs, environ 40 000 nécessitent en définitive une rénovation. En vertu de cet arrêté royal, les travaux de rénovation de ces 40 000 ascenseurs doivent être terminés pour fin décembre 2007. Or, la Belgique compte à peine 150 entreprises de modernisation.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds mei 2003 wordt de veiligheid van alle circa 75 000 liften in België gereguleerd door een koninklijk besluit van 9 maart 2003. Dit koninklijk besluit is een omzetting van een Europese richtlijn (95/16/EG). Het werd ingesteld door de toenmalige bevoegde ministers mevrouw Onkelinx en de heer Tavernier en trad in werking op 10 mei 2003. Het vindt zijn grondslag in de wet van 1994 betreffende de veiligheid van producten en diensten.

Deze materie is een duidelijke federale bevoegdheid en in grote mate een consumentenprobleem. Het veroorzaakt bij meer dan 2 miljoen (mede-)eigenaars in België vele ongemakken, financiële problemen en soms ook een verlies van de authentieke waarde van hun lift.

Uitvoeringstermijnen zijn te kort

Het koninklijk besluit is te exhaustief en houdt geen rekening met de bestaande realiteit en het viseert alle liften in België, een 75 000-tal. Voor de grootschalige renovatieactie wil het al deze liften opdelen in 3 groepen, afhankelijk van hun bouwjaar: deze met een bouwjaar van vóór 1 januari 1958 (deze zouden ondertussen voor 10 mei van vorig jaar moeten zijn gecontroleerd door de Externe Diensten voor Technische Controles, de zogenaamde EDTC's). Vóór 10 mei van dit jaar zou de volgende categorie liften, met bouwjaar 1958 tot 31 maart 1984, dienen te worden gecontroleerd door deze EDTC's. De derde categorie liften, gebouwd tussen 1 april 1984 en 1 april 1996, zouden tegen 10 mei 2006 hetzelfde lot moeten ondergaan. De EDTC zullen bij deze grootschalige controleactie steeds een risicoanalyse-rapport opstellen. Het bedrijf dat renovatiewerken uitvoert, zal daar rekening mee moeten houden.

De procedure in dit koninklijk besluit bepaalt dat de controle van 75 000 liften zal moeten gebeuren door slechts 11 Externe Diensten voor Technische Controle die zijn erkend door de overheid. Een schatting zegt dat van die 75 000 liften uiteindelijk ongeveer 40 000 moeten worden gerenoveerd. Volgens dit koninklijk besluit zouden de renovatiewerken aan deze 40 000 liften moeten zijn voltooid tegen het einde van december 2007 maar België telt slechts een kleine 150 moderniseringsbedrijven.

La meilleure manière de montrer à quel point cet arrêté royal est irréaliste est d'établir une comparaison hypothétique avec le marché de l'automobile en Belgique. Imaginons que le ministre oblige, par un arrêté royal, l'ensemble des 5 millions de Belges qui possèdent une voiture à faire installer un pot catalytique et qu'il décide que la détention de cet équipement doit être contrôlée dans l'année. Seules 990 entreprises d'inspection spécifiquement agréées par les pouvoirs publics pourraient effectuer ce contrôle. On estimerait alors que près de 3 millions de voitures ne possèdent pas de pot catalytique, parmi lesquelles une majorité de voitures anciennes, construites avant 1958. Le nouvel arrêté royal obligerait ensuite ces 3 millions de propriétaires d'automobiles à faire installer un pot catalytique avant la fin de 2007, alors qu'il n'existerait en Belgique que 9000 garages environ à même de réaliser ces travaux dans le délai imparti. Il est évident que l'exécution de cet arrêté royal relatif à la sécurité des ascenseurs prend des proportions kafkaïennes et que les mesures visées ne sont pas réalistes dans le contexte belge.

La mise en œuvre de cet arrêté royal est d'ores et déjà problématique et le sera encore plus à l'avenir. Depuis sa publication, les premiers problèmes sont en effet apparus. Eu égard à la brièveté des délais d'exécution prévus par l'arrêté royal, les 11 SECT ne peuvent plus répondre aux demandes de contrôle. Les entreprises de modernisation, qui sont chargées d'effectuer les travaux effectifs de rénovation, éprouvent également des difficultés à suivre le rythme de réparation des ascenseurs. Les premiers cas d'entreprises de modernisation qui ne suivent plus les rapports d'analyse de risque des SECT ont déjà été rapportés. Par ailleurs, vu la longueur des délais d'attente, ces entreprises de modernisation ont tendance à revoir leurs tarifs à la hausse, une augmentation de prix dont les locataires ou les copropriétaires d'ascenseurs font les frais.

Coût élevé

Une première enquête réalisée auprès des consommateurs révèle que les frais de mise en conformité à la nouvelle norme de sécurité peuvent rapidement atteindre 5 000 à 100 000 euros. La plupart des copropriétaires d'ascenseurs, qui vivent généralement en ville, n'ont même pas le temps de constituer un fonds de réserve à cet effet. Il n'est pas impossible que les agents immobiliers ayant acquis la propriété exclusive d'un bâtiment (et de l'ascenseur) et assumant souvent en même temps le rôle de syndic se fondent sur cet arrêté royal pour faire installer un nouvel ascenseur coûteux au lieu d'effectuer des travaux d'amélioration à l'ancien. Ces frais élevés inattendus seront indubitablement répercutés sur les lo-

Om aan te tonen hoe onrealistisch dit koninklijk besluit is, kunnen we het best een hypothetische vergelijking maken met de automarkt in België. Stel dat de minister met een koninklijk besluit alle 5 miljoen Belgische autobezitters verplicht om een katalysator in hun auto te laten installeren en dat al deze auto's daarom binnen het jaar moeten worden gecontroleerd op het bezit van een katalysator. Dit zou gebeuren door slechts 990 speciaal door de overheid erkende inspectiebedrijven. Waarna wordt geschat dat bijna 3 miljoen auto's geen katalysator hebben, waaronder vooral oldtimers, auto's die gebouwd zijn vóór 1958. Vervolgens zou het nieuwe koninklijk besluit deze 3 miljoen autobezitters verplichten om een katalysator te laten installeren vóór het einde van 2007. En dat terwijl er in België slechts een 9000-tal garages zouden zijn om al deze werkzaamheden tot een goed einde te brengen vóór eind december 2007. Het is duidelijk dat de uitvoering van dit koninklijk besluit betreffende de beveiliging van liften kafkaïaanse proporties aanneemt en de beoogde maatregelen niet realistisch zijn in de Belgische context.

De uitvoering van dit koninklijk besluit is nu reeds problematisch en zal dit in de toekomst nog meer worden. Ondertussen zijn immers de eerste wantoestanden aan het licht gekomen. Gezien de korte uitvoeringstermijnen die het koninklijk besluit vooropstelt, kunnen de 11 EDTC's de vragen voor controle niet meer volgen. Ook de moderniseringsbedrijven, die de effectieve renovatiewerken dienen uit te voeren, kunnen het ritme voor te herstellen liften nauwelijks volgen. De eerste gevallen van moderniseringsbedrijven die de risico-analyserapporten van de EDTC's niet meer volgen, zijn al bekend. Bovendien zorgen de lange wachttijden ervoor dat deze moderniseringsbedrijven geneigd zijn hun prijzen op te drijven. De huurders of mede-eigenaars van liften zijn er de dupe van...

Hoge kosten

Uit een eerste consumentenonderzoek blijkt dat de kosten voor de nieuwe veiligheidsnorm snel kunnen oplopen van 5 000 tot 100 000 euro. De meeste mede-eigenaars van liften, waarvan het merendeel in steden woont, hebben zelfs geen tijd om hiervoor een reservefonds op te bouwen. In het geval van vastgoedmakelaars die als enige eigenaar zijn van een gebouw (en de lift) en ook vaak tegelijkertijd de rol van syndicus waarnemen, is de kans niet irreëel dat dit koninklijk besluit wordt aangewend om in plaats van verbeteringswerken uit te voeren aan een oude lift, een nieuwe en dure lift te laten installeren. Deze onverwachte hoge kosten zullen ongetwijfeld worden doorgerekend aan de huurders van het ge-

cataires de l'immeuble. Par ailleurs, il n'est pas impensable que ces syndics exigent des locataires qu'ils leur versent des honoraires plus élevés. Il est aussi très important de souligner, le cas échéant, qu'il n'existe que quatre grands fabricants d'ascenseurs en Belgique. L'augmentation soudaine de la demande de construction de nouveaux ascenseurs pourrait donc aussi entraîner une hausse des prix pratiqués par ces derniers. Les délais d'exécution trop courts inscrits dans cet arrêté royal risquent d'avoir un effet d'entraînement considérable au niveau financier.

Même si les (co)propriétaires ont été assez prévoyants pour consacrer un budget aux travaux de modernisation, force est de constater que dans certains cas, la réalisation de ces travaux est impossible. Les entreprises de modernisation constatent que dans les bâtiments anciens dans lesquels l'ascenseur occupe une place centrale, celui-ci ne peut pas être rénové suivant les nouvelles normes. Dans ce cas, il faut remplacer à la fois l'ascenseur et la cage d'ascenseur dans son ensemble. La cage d'escalier doit donc être entièrement démolie et les occupants sont contraints de réaliser des travaux de reconstruction importants dans leur maison. Peut-être peuvent-ils opter pour une solution alternative et décider de ne plus utiliser l'ascenseur. Mais étant donné le vieillissement de la population, cette solution n'est, dans la plupart des cas, pas réaliste.

Absence d'études scientifiques

De nombreux locataires et co-propriétaires ne comprennent pas pourquoi tous les ascenseurs, qui fonctionnaient sans problèmes depuis des années, sont soudain devenus tellement dangereux. Après avoir procédé à une petite enquête personnelle, nous avons constaté qu'il n'existe pas de rapports ni de statistiques scientifiques concernant les accidents liés à un usage privé des ascenseurs. Les seuls chiffres disponibles concernent les accidents d'ascenseurs sur le lieu du travail. Il ressort de ces chiffres que, chaque année, on compte 300 accidents du travail impliquant des ascenseurs. Une petite trentaine de ces accidents ont entraîné une incapacité permanente de travail. Sur l'ensemble de la période allant de 1996 à 2003, trois accidents mortels sont survenus sur le lieu de travail. Ces données sont en contradiction flagrante avec les chiffres publiés précédemment par une organisation d'intérêts. Celle-ci affirmait que, «chaque année, on compte environ 1000 accidents d'ascenseurs, dont 2 à 3 mortels.»

bouw. Bovendien is het niet ondenkbaar dat deze syndici een verhoging zullen eisen van hun honorarium van de huurders. Daarenboven is het desgevallend ook zeer belangrijk erop te wijzen dat er slechts 4 grote liftconstructeurs zijn in België. Het risico bestaat dus dat door de plotse toename van de vraag om nieuwe liften te bouwen, ook de prijzen van de 4 grote liftconstructeurs zullen stijgen. De te korte uitvoeringstermijnen van dit koninklijk besluit kunnen een enorm financieel sneeuwbaaleffect veroorzaken.

Zelfs als (mede-)eigenaars zo vooruitziend zijn geweest om een budget opzij te zetten voor de moderniseringswerken, blijken in sommige gevallen de werken onmogelijk te zijn. In oude gebouwen waar de lift een centrale plaats inneemt, stellen moderniseringsbedrijven vast dat de lift eigenlijk niet kan worden gerenoveerd volgens de nieuwe normen en zal dus niet alleen de lift, maar ook de volledige liftschacht moeten worden vervangen. Dit heeft tot gevolg dat de traphal geheel moet worden afgebroken en dat de bewoners hun huis grondig dienen te herbouwen. Misschien kunnen ze als alternatief besluiten om de lift niet meer te gebruiken. Maar gezien de vergrijzing van de bevolking is dit meestal niet realistisch.

Geen wetenschappelijke studie

Vele huurders en mede-eigenaars begrijpen niet waarom alle liften, die al vele jaren probleemloos functioneerden, plotseling zo gevaarlijk zijn geworden. Na enig persoonlijk onderzoek dient te worden vastgesteld dat er geen wetenschappelijke rapporten of statistieken te vinden zijn betreffende ongevallen bij privé-liftgebruik. Enkel voor ongevallen met liften in arbeidsomstandigheden waren er enige cijfers opspoorbaar. Uit deze cijfers blijkt dat er jaarlijks een 300-tal arbeidsongevallen gebeuren waarbij liften een rol spelen. Een kleine dertigtal van deze ongelukken hadden permanente arbeidsongeschiktheid tot gevolg. In de hele periode van 1996 tot 2003 zijn er op de werkvloer drie ongevallen gebeurd met dodelijke afloop. Dit staat haaks op de cijfers die reeds vroeger werden gepubliceerd door een belangenorganisatie. Deze stelde dat «er jaarlijks ongeveer 1000 ongevallen gebeuren met gebruikers van liften, waarvan telkens 2 à 3 met dodelijke afloop.»

Aspects liés à l'histoire de l'art et à l'esthétique

Enfin, cet arrêté royal, en raison de son exhaustivité, porte parfois aussi atteinte à la valeur artistique et historique de certains vieux ascenseurs. En Belgique, on compte encore environ 12 580 ascenseurs construits avant 1958. Parmi ces ascenseurs figurent parfois de véritables perles architecturales, comme les ascenseurs grillagés de style art déco bien connus de tous. Cependant, les exigences de l'arrêté royal ne tiennent absolument pas compte des caractéristiques de ces vieux ascenseurs. Une modernisation signifie parfois la destruction de ce patrimoine. Les ascenseurs à cage sont beaux, mais n'ont pas toujours assez de valeur que pour être classés. Ils sont typiques de leur époque et valent la peine d'être conservés. En ce moment, les propriétaires de maisons art déco sont parfois, pour ainsi dire, obligés de détruire une partie de leur patrimoine d'une valeur de plus de 100 000 euros.

Il est évident que les ascenseurs datant du début XXe siècle (construits avant 1958) ne sont pas conformes aux normes les plus récentes. Exiger que ces ascenseurs répondent aux nouvelles normes est assez irréaliste, et signifie en outre qu'il n'est tenu aucun compte de leur caractère historique.

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté royal, plus de 2 millions de (co-) propriétaires d'ascenseurs en Belgique ont, à juste titre, émis un flot de critiques. En Région bruxelloise, cet arrêté royal a déjà donné lieu à quelques questions parlementaires de la part de MM. Sven Gatz et René Coppens. Simultanément, dans de nombreuses grandes villes, de plus en plus de pétitions sont lancées contre cet arrêté royal.

La nouvelle réglementation cause bien du tracas à tous ceux qui possèdent un ascenseur. Ou bien les (co-)propriétaires sont attachés à leur bel ascenseur ancien, et peuvent difficilement l'adapter sans en dénaturer la valeur esthétique, ou bien, plus important encore, d'un point de vue socio-économique, ils doivent engager des frais très élevés pour effectuer très rapidement les adaptations nécessaires.

Il n'est peut-être pas inutile de souligner que la France avait prévu un calendrier plus réaliste pour l'exécution de la directive européenne sur la sécurité des ascenseurs. En effet, le gouvernement français a décidé d'échelonner la rénovation en 3 phases, conformément à la directive européenne, avec comme dates butoir 2008, 2013 et 2018.

Kunsthistorisch en esthetisch aspect

Tot slot tast dit koninklijk besluit wegens zijn exhaustiviteit soms ook de kunsthistorische waarde aan van sommige oude liften. Er zijn in België nog ongeveer 12 580 liften die zijn gebouwd vóór 1958. Hieronder bevinden zich soms architecturale pareltjes, zoals de art deco tralieliften die iedereen wel kent. De eisen van het koninklijk besluit houden echter boudweg geen rekening met de karakteristieken van deze oude liften. Modernisering betekent soms vernietiging van dit patrimonium. Kooiliften zijn mooi, maar niet altijd waardevol genoeg om te klasseren. Ze zijn typisch voor hun tijd en het bewaren waard. Op dit moment worden eigenaars van art deco huizen soms als het ware verplicht om voor meer dan 100 000 euro hun eigen patrimonium te vernielen.

Het is evident dat de liften uit het begin van deze eeuw (gebouwd vóór 1958) uiteraard de nieuwste standaarden niet volgen. Eisen dat deze liften voldoen aan de nieuwe normen, is vrij onrealistisch en het betekent ook dat er absoluut geen rekening wordt gehouden met hun historisch karakter.

Sinds de inwerkingtreding van het koninklijk besluit is bij meer dan 2 miljoen (mede-)eigenaars van liften in België terecht veel kritiek gegroeid. In het Brussels Gewest heeft dit koninklijk besluit al enkele parlementaire vragen uitgelokt bij Sven Gatz en René Coppens. Daarnaast zijn in vele grootsteden ook gaandeweg tal van lokale petitie-acties gestart tegen dit koninklijk besluit.

De nieuwe reglementering is een grote bekommernis voor al diegenen die een lift bezitten. De (mede-)eigenaars worden geconfronteerd met ofwel hun gehechtheid aan een mooie oude lift, die ze vanuit esthetisch oogpunt moeilijk kunnen aanpassen zonder het waardevolle karakter ervan te schaden ofwel, en belangrijker, vanuit socio-economisch standpunt zeer hoge kosten moeten maken om deze veranderingen zeer snel door te voeren.

Het is misschien niet onbelangrijk te wijzen op het feit dat Frankrijk de uitvoering van de Europese richtlijn betreffende de beveiliging van liften een realistischer tijdschema heeft gegeven. De Franse regering heeft beslist om de renovatie conform de Europese richtlijn in 3 fases te laten verlopen met telkens 2008, 2013 en 2018 als einddata.

Annemie TURTELBOOM (VLD)
Miguel CHEVALIER (VLD)
Hilde VAUTMANS (VLD)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la loi du 9 février 1994 relative à la sécurité des consommateurs, notamment l'article 4, § 1^{er}, remplacé par la loi du 18 décembre 2002; vu la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail; vu la directive 95/16/CE du 29 juin 1995 de la Commission européenne concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ascenseurs; vu le règlement général pour la protection du travail, approuvé par les arrêtés du Régent des 11 février 1946 et 27 septembre 1947, notamment les articles 270 et 271, remplacés par l'arrêté royal du 2 septembre 1983 et modifiés par l'arrêté royal du 12 décembre 1984; vu l'avis de la Commission de la sécurité des consommateurs, donné le 20 novembre 2001; vu l'avis du Conseil supérieur pour la prévention et la protection au travail, donné le 25 octobre 2002; vu l'avis n° 32.805/1 du Conseil d'État, donné le 21 mars 2002;

B. considérant qu'il ressort des conclusions d'une étude réalisée à l'échelle européenne que les ascenseurs sont relativement sûrs en Europe;

C. vu le nombre élevé de plaintes formulées par les groupements d'intérêts et de pétitions organisées par les utilisateurs d'ascenseurs dans de nombreuses villes, ainsi que les questions parlementaires déjà posées par les collègues VLD de la Région bruxelloise;

D. compte tenu de l'estimation selon laquelle, sur les quelque 75 000 ascenseurs que compte la Belgique, environ 40 000 doivent être rénovés avant le 1^{er} janvier 2008;

E. considérant que les onze Services externes pour les contrôles techniques (SECT) ne peuvent déjà plus répondre aux demandes de contrôle et prennent du retard par rapport aux délais prévus dans l'arrêté royal;

F. considérant que même les entreprises belges de modernisation peinent à suivre le rythme des délais prévus dans l'arrêté royal, de sorte que, dans certains cas, ces entreprises de modernisation ignorent les rapports de sécurité des SECT;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de wet van 9 februari 1994 betreffende de veiligheid van de consumenten, inzonderheid artikel 4, § 1, vervangen bij de wet van 18 december 2002; de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, inzonderheid artikel 4; de richtlijn van de Europese Commissie 95/16/EG van 29 juni 1995 betreffende een betere beveiliging van bestaande liften; het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, goedgekeurd bij de besluiten van de Regent van 11 februari 1946 en 27 september 1947, inzonderheid op de artikelen 270 en 271, vervangen bij het koninklijk besluit van 2 september 1983 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1984; het advies van de Commissie voor de veiligheid van de consumenten, gegeven op 20 november 2001; het advies van de Hoge Raad voor Preventie en Bescherming op het Werk, gegeven op 25 oktober 2002; het advies nr. 32.805/1 van de Raad van State, gegeven op 21 maart 2002;

B. gelet op het feit dat binnen de Europese context reeds een onderzoek werd gedaan en de conclusie luidde dat de liften in Europa relatief veilig zijn;

C. overwegende het grote aantal klachten van belangengroepen en petitie van liftgebruikers die zijn gestart in vele steden en de parlementaire vragen die reeds gesteld zijn door VLD-collega's van het Brussels Gewest;

D. rekening houdend met de schatting dat van de circa 75 000 liften in België een 40 000-tal dienen te worden gerenoveerd vóór 1 januari 2008;

E. rekening houdend met het feit dat de 11 Externe Diensten voor Technische Controle (EDTC's) de vragen voor controle al niet meer kunnen volgen en achterstand oplopen ten opzichte van in het koninklijk besluit gestelde termijnen;

F. rekening houdend met het feit dat zelfs de Belgische moderniseringsbedrijven het ritme van de termijnen in het koninklijk besluit moeilijk kunnen volgen, zodanig dat in sommige gevallen moderniseringsbedrijven de veiligheidsrapporten van de EDTC's aan hun laars lappen;

G. considérant qu'en France, la mise en œuvre de la directive européenne relative à la sécurité des ascenseurs a été étalée de manière plus réaliste en prévoyant trois phases, se terminant respectivement en 2008, 2013 et 2018;

H. considérant que l'arrêté royal vise tous les ascenseurs du pays et que ces ascenseurs sont répartis de manière arbitraire pour les travaux de rénovation importants.

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de réaliser une étude scientifique afin de dresser la carte du problème de la sécurité et de l'insécurité des ascenseurs à usage privé. On pourra ainsi fixer les travaux de modernisation en fonction de l'insécurité effective et non pas uniquement en fonction de l'année de construction de l'ascenseur;

2. d'adapter et de prolonger les échéances et les délais prévus dans l'arrêté royal;

3. d'élaborer une réglementation distincte pour les vieux ascenseurs, c'est-à-dire ceux qui ont été construits avant 1958, éventuellement après analyse préalable de la différence de coûts entre la modernisation d'un vieil ascenseur ayant une valeur historique et celle d'un vieil ascenseur sans intérêt patrimonial particulier. On pourra ensuite examiner s'il est possible, dans ce cas, de couvrir une partie des coûts par des subventions.

G. gelet op het feit dat in Frankrijk de uitvoering van de Europese richtlijn betreffende de beveiliging van liften realistischer is gespreid over verschillende termijnen (3 fases tot 2008, 2013 en 2018);

H. rekening houdend met de exhaustiviteit van het koninklijk besluit dat alle liften beoogt in het land en het feit dat deze liften voor de grootschalige renovatiewerken op arbitraire wijze worden opgedeeld.

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. een wetenschappelijk onderzoek te voeren om het probleem van de veiligheid en onveiligheid van liften bij privé-gebruik in kaart te brengen. Zodanig kan men de moderniseringswerken in functie stellen van de effectieve onveiligheid en niet louter laten afhangen van het bouwjaar van de lift;

2. de gestelde deadlines en termijnen in het koninklijk besluit aan te passen en te verlengen;

3. een aparte regeling in het leven te roepen voor oude liften, dit wil zeggen gebouwd vóór 1958, eventueel na een voorafgaandelijke analyse van het kostenverschil tussen de modernisering van een waardevolle oude lift en een oude lift die niet waardevol is voor het patrimonium. Al dan niet kan men beslissen of men in dit geval een deel van de kosten kan subsidiëren.

Annemie TURTELBOOM (VLD)
Miguel CHEVALIER (VLD)
Hilde VAUTMANS (VLD)