

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 octobre 2012

**Proposition de règlement
relatif au contrôle technique périodique
des véhicules à moteur et de leurs remorques
et abrogeant la directive 2009/40/CE
COM(2012) 380**

**Proposition de directive portant modification
de la directive 1999/37/CE du Conseil
relative aux documents d'immatriculation
des véhicules
(COM(2012) 381)**

**Proposition de règlement
relatif au contrôle technique routier
des véhicules utilitaires circulant dans
l'Union, et abrogeant
la directive 2000/30/CE
COM(2012) 382**

AVIS DE SUBSIDIARITÉ

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Ronny BALCAEN

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 oktober 2012

**Voorstel voor een verordening betreffende
de periodieke technische controle van
motorvoertuigen en aanhangwagens en tot
intrekking van Richtlijn 2009/40/EG
COM(2012) 380**

**Voorstel voor een richtlijn tot wijziging van
Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake
de kentekenbewijzen van
motorvoertuigen
COM (2012) 381**

**Voorstel voor een verordening betreffende
de technische controle langs de weg van
bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het
verkeer deelnemen en tot intrekking van
Richtlijn 2000/30/EG
COM (2012) 382**

SUBSIDIARITEITSADVIES

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Ronny BALCAEN**

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Sabien Battheu

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants
 PS Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
 MR Valérie De Bue, Luc Gustin
 CD&V Jef Van den Bergh, Liesbeth Van der Auwera
 sp.a David Geerts
 Ecolo-Groen Ronny Balcaen
 Open Vld Sabien Lahaye-Battheu
 VB Tanguy Veys
 cdH Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
 Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
 David Clarinval, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant
 Roel Deseyn, Gerald Kindermans, Bercy Slegers
 Meryame Kitir, Karin Temmerman
 Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
 Roland Defreyne, Ine Somers
 Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
 Josy Arens, Christian Brothorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting en bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	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)	CRIV:	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)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
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	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE	Pages
I. Commentaire des propositions de la commission européenne	4
II. Discussion	8
III. Vote.....	11
IV. Avis adopté par la commission.....	11

INHOUD	Blz.
I. Toelichting bij de voorstellen van de Europese commissie.....	4
II. Bespreking.....	8
III. Stemming.....	11
IV. Advies aangenomen door de commissie.....	11

MESDAMES, MESSIEURS,

Conformément à l'article 37*bis* du Règlement de la Chambre des représentants, la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques a décidé, au cours de sa réunion du 17 octobre 2012, de rendre un avis en matière de subsidiarité et de proportionnalité sur les propositions de règlement et la proposition de directive mentionnées sous rubrique (en abrégé, le Paquet "contrôles techniques").

COMMENTAIRE DES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Contexte

Ce "paquet "contrôles techniques"" (*"roadworthiness package"*) entend contribuer à mettre en œuvre l'option politique d'une réduction de moitié du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 qui a été retenue par la Commission européenne.

Cet objectif avait été formulé dans la communication du 20 juillet 2010 de la Commission reprenant les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 (COM(2010)389).

Sur le plan environnemental, les règles proposées contribuent également à réduire les émissions de CO₂ (*cf.* les objectifs UE 2020).

Eu égard à l'intérêt capital que revêt la sécurité routière, le commissaire européen Sim Kallas soutient ces propositions d'harmonisation et d'extension des contrôles techniques des véhicules à moteur et des remorques. Chaque jour, cinq personnes trouvent la mort au sein de l'UE à la suite d'un accident de la route dû à des problèmes techniques. Huit pour cent des accidents impliquant des motocyclettes seraient dus ou liés à des défaillances techniques.

Ce "paquet "contrôles techniques"" reprendra les règles du cadre légal existant, qui englobent les contrôles techniques, les contrôles effectués le long des routes et les normes en matière d'immatriculation des véhicules.

Objectif

Renforcement de la sécurité routière et amélioration de l'environnement en harmonisant et en étendant les contrôles techniques des véhicules à moteur et de leurs remorques, tant les contrôles périodiques que les contrôles routiers.

DAMES EN HEREN,

Overeenkomstig artikel 37*bis* van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven tijdens haar vergadering van 17 oktober 2012 besloten om over de in rand vermelde ontwerpverordeningen en ontwerprichtlijn (samengevat, het Pakket inzake technische controles) een advies inzake de subsidiariteit en de proportionaliteit uit te brengen.

TOELICHTING BIJ DE VOORSTELLEN VAN DE EUROPESE COMMISSIE

Context

Dit "pakket inzake technische controles" (*"roadworthiness package"*) wenst bij te dragen tot de verwezenlijking van de beleidsoptie van de Europese Commissie om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2020 met de helft terug te dringen.

Deze doelstelling werd geformuleerd in de Mededeling van de Commissie van 20 juli 2010 met de beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 (COM(2010)389).

Wat de milieuaspecten van het voorstel betreft, dragen de voorziene voorschriften bij tot een lagere uitstoot van CO₂ (*cf.* EU 2020 doelstellingen).

Eurocommissaris Sim Kallas verdedigt deze voorstellen tot harmonisering en uitbreiding van de technische controles van motorvoertuigen en aanhangwagens vanuit het belang van de verkeersveiligheid. Dagelijks overlijden in de EU vijf mensen door auto-ongelukken als gevolg van technische problemen. 8 % van de ongevallen waarbij motorfietsen zijn betrokken, zou worden veroorzaakt door of verband houden met technische gebreken.

Dit "pakket inzake technische controles" zal de voorschriften van het bestaande wettelijk kader, dat technische controles, controles langs de weg en voorschriften inzake de inschrijving van voertuigen omvat, overnemen.

Doel

Verbetering van de verkeersveiligheid en het leefmilieu door het harmoniseren en uitbreiden van technische controles van motorvoertuigen en aanhangwagens, zowel periodiek als langs de weg.

Champ d'application et innovations

— Extension du champ d'application de la législation actuelle à de nouvelles catégories de véhicules, parmi lesquelles les motos, les cyclomoteurs et les remorques.

— Alignement de la fréquence d'inspection des véhicules plus anciens aux véhicules à kilométrage élevé.

— Nouvelles exigences concernant plusieurs aspects liés aux normes applicables aux contrôles et à leur qualité, à savoir les équipements, la qualification et la formation du personnel, et la surveillance du système de contrôle. Les fraudes au compteur kilométrique seront également considérées plus systématiquement comme des infractions passibles de sanction.

— Harmonisation de la procédure d'enregistrement des immatriculations avec les procédures européennes relatives à l'immatriculation et à la ré-immatriculation dans un autre État membre.

Échange d'informations

Pour garantir un échange efficace d'informations entre États membres, des points de contact nationaux sont désignés et un certain nombre de procédures communes sont établies (concernant notamment les délais minimaux pour la transmission des informations et la nature des informations à transmettre).

Délégation à la Commission

La Commission sera habilitée à tenir compte de l'évolution de la législation européenne en matière de réception en ce qui concerne les catégories de véhicules, et de la nécessité d'actualiser les annexes en fonction des progrès techniques.

Entrée en vigueur

L'article 22 du projet de Règlement prévoit, pour l'application des textes, un délai de douze mois après la date d'entrée en vigueur (qui est de vingt jours après la publication).

Base juridique

L'article 91 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), qui traite du pouvoir de l'Union européenne d'établir des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports.

Toepassingsgebied en innovaties

— Uitbreiding van het toepassingsgebied van de bestaande wetgeving tot nieuwe categorieën voertuigen, waaronder motoren, bromfietsen, aanhangwagens.

— Uitbreiding van de frequentie van de controles van oudere voertuigen tot voertuigen die een groot aantal kilometers hebben afgelegd.

— Nieuwe voorschriften op een aantal gebieden die verband houden met de normen voor en de kwaliteit van de controles, te weten controleapparatuur, de vaardigheden en opleiding van controlepersoneel, en toezicht op het controlesysteem. Fraude met de kilometerstand wordt systematischer als een strafbaar feit beschouwd.

— Harmoniseren van de kentekenregistratie met Europese procedures op het gebied van inschrijvingen en herregistratie in een andere lidstaat.

Uitwisseling van informatie

Met het oog op een efficiënte uitwisseling van informatie tussen de lidstaten worden nationale contactpunten aangewezen en een aantal gemeenschappelijke procedures vastgesteld (onder andere minimumtermijnen voor het mededelen en de aard van de mee te delen informatie).

Delegatie aan de Commissie

De Commissie wordt gedelegeerd om rekening te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving inzake typegoedkeuring van voertuigcategorieën en de noodzaak om de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang.

Inwerkingtreding

Artikel 22 van het ontwerp van Verordening voorziet voor de toepassing van de teksten in een termijn van twaalf maanden na de datum van de inwerkingtreding (twintig dagen na de bekendmaking).

Rechtsgrond

Artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), dat handelt over de bevoegdheid van de EU om maatregelen vast te stellen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren.

Implications

Les propositions entraînent:

- une augmentation de la fréquence des contrôles périodiques;
- un élargissement du contrôle à de nouvelles catégories de véhicules, deux-roues et trois-roues motorisés, remorques légères jusqu'à 3,5 tonnes et véhicules tracteurs ayant une vitesse maximale de plus de 40 km/h;
- une augmentation du nombre d'inspections effectuées le long des routes.

Avis de subsidiarité

Le délai imparti pour formuler un avis de subsidiarité au sujet du projet de Règlement expire le **22 octobre 2012**.

Dans le cadre du dialogue politique avec la Commission européenne (l'initiative Barroso), toute observation relative à ce document peut être transmise à la Commission européenne. Aucune date-butoir n'est imposée.

La Commission européenne considère que les propositions respectent le principe de subsidiarité, dans la mesure où les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés à suffisance par les États membres. Les normes applicables aux contrôles techniques fixées au niveau de l'Union européenne sont minimales et leur mise en œuvre par les États membres a engendré une grande diversité de réglementations dans l'Union, avec des conséquences négatives tant en termes de sécurité routière que pour le marché intérieur.

Évolutions dans d'autres États membres:

- les Pays-Bas se sont montrés réticents à l'égard de la proposition visant à habiliter la Commission à étendre le champ d'application de la législation existante à de nouvelles catégories de véhicules, parmi lesquelles les motos, les cyclomoteurs et les remorques. L'usage de ces catégories diffère fortement d'un État membre à l'autre, contrairement aux véhicules qui relèvent actuellement de la directive européenne relative au contrôle technique (automobiles, camions, remorques lourdes);

Implicaties

De voorstellen leiden tot:

- een verhoging van de frequentie van periodieke keuringen;
- een uitbreiding van de keuring naar nieuwe categorieën voertuigen, gemotoriseerde twee- en driewielers, lichte aanhangwagens tot 3,5 ton en trekkers met een maximumsnelheid van meer dan 40 km/h.;
- een verhoging van het aantal inspecties langs de weg.

Subsidiariteitsadvies

De termijn om een subsidiariteitsadvies over de ontwerp van Verordening te formuleren, verstrijkt op **22 oktober 2012**.

In het kader van de politieke dialoog met de Europese Commissie (het Barroso-initiatief) kunnen steeds opmerkingen over dit document aan de Europese Commissie worden overgezonden. Dit is niet gebonden aan een termijn.

De Europese Commissie is van oordeel dat de voorstellen het beginsel van subsidiariteit eerbiedigen omdat de doelstellingen van het voorstel niet voldoende door de Lidstaten kunnen worden verwezenlijkt. De technische voorschriften voor technische controles zijn op het niveau van de Unie op minimumniveaus vastgesteld en de tenuitvoerlegging ervan door de lidstaten heeft geleid tot een grote diversiteit aan reglementeringen die in de Unie worden gehanteerd, met negatieve gevolgen voor zowel de verkeersveiligheid als de interne markt.

Ontwikkelingen in andere lidstaten

- in Nederland is terughoudendheid gerezen over het voorstel om de Commissie de bevoegdheid te geven om het toepassingsgebied van de bestaande wetgeving uit te breiden tot nieuwe categorieën voertuigen, waaronder motors, bromfietsen, aanhangwagens. Deze categorieën kennen in de verschillende lidstaten een zeer verschillend gebruik in tegenstelling tot de voertuigen die momenteel onder de Europese richtlijn inzake technische controle vallen (auto's, vrachtwagens, zware trailers).

— la commission “Transport” du Bundestag allemand a critiqué le paquet, mais elle n’appliquera pas de contrôle de subsidiarité;

— le Parlement roumain, en revanche, a décidé de procéder à ce contrôle;

— le Parlement espagnol a clôturé l’examen de la proposition et a décidé de ne pas formuler d’objection en matière de subsidiarité;

— le Riksdag suédois a estimé que la proposition portait atteinte au principe de subsidiarité.

— Dans un avis motivé daté du 4 octobre 2012, le Sénat français juge que le principe de subsidiarité n’est pas respecté, ce qu’il motive sur la base des éléments suivants:

- L’harmonisation très poussée proposée ne s’appuie pas sur des arguments convaincants. Une telle démarche ne paraît pas fondée, tant l’impact des défaillances techniques des automobiles comme des motocycles sur les accidents de la route apparaît résiduel.

- L’influence des contrôles techniques sur la diminution des accidents de motocycles n’est pas non plus démontrée par les études scientifiques menées sur le sujet dans les pays appliquant déjà cette mesure. Les données utilisées par la Commission européenne paraissent provenir de sources ayant un intérêt dans l’adoption du texte.

- Le trafic transfrontalier des motocycles, qui est généralement de faible ampleur, ne justifie pas d’imposer un contrôle technique obligatoire à ce type de véhicule à l’échelle européenne.

- L’augmentation de la fréquence des contrôles techniques pour les automobiles apparaît contradictoire avec leur évolution technologique, qui les rend plus fiables plus longtemps.

- les véhicules les plus anciens appartenant généralement à des conducteurs aux revenus modestes, l’intensification des contrôles constituerait une lourde charge pour leurs propriétaires. Il appartient à chaque État membre d’apprécier l’opportunité d’une telle intensification.

Réactions en Belgique

Le 22 septembre 2012, l’Association de défense des motards MAG Belgium a mobilisé quelque 2 400

— de commissie “Transport” in de Duitse Bondsdag heeft kritisch gereageerd op het pakket, maar zal geen subsidiariteitstoets uitbrengen;

— het Roemeense parlement heeft daartoe al wel besloten;

— het Spaanse parlement heeft de behandeling van het voorstel afgerond en niet besloten om een subsidiariteitsbezwaar kenbaar te maken.

— de Zweedse Riksdag heeft geoordeeld dat de subsidiariteit geschonden is.

— De Franse Senaat oordeelt in een gemotiveerd advies van 4 oktober 2012 dat de subsidiariteit geschonden is. Volgende redenen worden hiervoor ingeroepen:

- Er worden geen overtuigende argumenten aangevoerd voor de verregaande harmonisatie en een dergelijke demarche lijkt ongegrond zolang de impact van de technische gebreken van voertuigen, zoals motorfietsen, een residuair karakter lijkt te hebben.

- De invloed van technische controles op de vermindering van het aantal ongevallen met motorfietsen is evenmin aangetoond door wetenschappelijke studies over het onderwerp in landen die deze maatregel al toepassen. De gegevens die de Europese Commissie hanteert, lijken te komen van bronnen die een belang hebben bij de goedkeuring van de tekst.

- Het grensoverschrijdende verkeer van motorfietsen, dat over het algemeen kleinschalig is, rechtvaardigt geen verplichte technische controle voor dit type voertuig op Europees niveau.

- De verhoging van de frequentie van technische controle voor voertuigen lijkt in tegenspraak te zijn met de met de technologische evolutie die een langere betrouwbaarheid met zich meebrengt.

De oudste voertuigen, die doorgaans eigendom zijn van chauffeurs met een bescheiden inkomen, worden onderworpen aan een versterkte controle, wat een zware last zou vormen voor hun eigenaars. Het is aan elke lidstaat om de opportuniteit hiervan in te schatten.

Belgische reacties

De Motorvereniging MAG België heeft tegen het voorstel op 22 september 2012 met naar schatting 2400

motards à Bruxelles pour protester contre l'élargissement du contrôle technique européen aux deux-roues motorisés.

Aux Pays-Bas également, des groupements de défense d'intérêts, tels que l'ANWB et MAG Nederland, ont émis des critiques à l'encontre des propositions (alourdissement inutile des charges pour l'automobiliste; les défaillances techniques ne sont presque jamais la cause d'un accident de moto, etc.).

Dans sa réponse à la question parlementaire n° 86 du député Roel Deseyn du 09 février 2012 au secrétaire d'État compétent sur l'"instauration d'un contrôle technique pour les cyclomoteurs" (Bulletin 57), le secrétaire d'État a souligné, le 16 mars 2012, qu'en ce qui concerne le contrôle technique des motos, la Belgique souhaite une harmonisation au niveau européen et soutiendrait toutes les initiatives prises par la Commission européenne. Il a ajouté que le contrôle technique des motos doit surtout être un contrôle de sécurité visant les éléments essentiels tels que le moteur, les pneus, les jantes, les freins et le châssis et a conclu qu'actuellement, il y a encore trop d'opposition entre les États membres ainsi qu'un manque de clarté pour implémenter cette mesure.

À la lumière de ce qui précède, il semble utile de demander le point de vue du secrétaire d'État compétent, des associations d'automobilistes, des associations de motocyclistes et des assureurs.

Pour en savoir plus:

Texte de la proposition de règlement COM(2012)380:
<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20120380.do>

Texte de la proposition de règlement COM(2012)381:
<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20120381.do>

Texte de la proposition de règlement COM(2012)382:
<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20120382.do>

II. — DISCUSSION

M. Bert Wollants (N-VA), europromoteur, rappelle que le but de ces règlements et directive est d'augmenter la sécurité routière et d'améliorer l'environnement, via entre autres l'harmonisation et l'extension des

motorrijders in Brussel geprotesteerd om de Europese keuring uit te breiden tot de gemotoriseerde tweewielers.

Ook in Nederland plaatsen belangenorganisaties, zoals ANWB en MAG Nederland, kritische kanttekeningen bij de voorstellen (onnodige lastenverzwaring voor de automobilist, technische defecten zijn haast nooit de oorzaak van een motorongeval,...).

In parlementaire vraag nr. 86 van volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 09 februari 2012 aan de bevoegde staatssecretaris over "de invoering van een technische keuring voor motorfietsen" (Bulletin 57), antwoordde de staatssecretaris op 16 maart 2012 dat België voor de motorkeuring een afstemming wenst te maken op Europees niveau en de initiatieven van de Europese Commissie zou steunen. Hij voegde hieraan toe dat de motorkeuring vooral een veiligheidskeuring moest zijn van de essentiële onderdelen, zoals de motor, de banden, de velgen, de remmen en het chassis en besloot dat er momenteel hiervoor op Europees niveau nog teveel tegenstellingen en onduidelijkheden waren tussen de lidstaten om tot een invoering te komen.

In het licht van wat voorafgaat, lijkt het nuttig te peilen naar het standpunt van de bevoegde staatssecretaris, de verenigingen van automobilisten, de motorverenigingen en de verzekeraars.

Meer informatie

Tekst van het voorstel van verordening COM(2012)380:
<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20120380.do>

Tekst van het voorstel van verordening COM(2012)381:
<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20120381.do>

Tekst van het voorstel van verordening COM(2012)382:
<http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20120382.do>

II. — BESPREKING

De heer Bert Wollants (N-VA), europromotor, herinnert eraan dat die voorstellen voor een verordening en voor een richtlijn ertoe strekken de verkeersveiligheid te verhogen en het milieu beter te beschermen, on-

contrôles techniques des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Les réactions au sein de l'Europe divergent. Ainsi, la deuxième chambre néerlandaise et le parlement allemand notamment ont réagi de manière plutôt critique à ces propositions.

L'europromoteur, dans sa proposition d'avis, approuve les objectifs de la Commission européenne mais se demande néanmoins si le contrôle technique obligatoire pour les motos notamment est la bonne solution. D'autres facteurs tels que l'infrastructure ou le comportement des conducteurs ont un impact bien plus important et on peut donc se demander si le trafic transfrontalier est un élément primordial à ce niveau. La liberté d'instaurer ou non un contrôle technique obligatoire devrait donc plutôt être laissée aux États membres.

Il est important d'augmenter la fréquence des contrôles routiers, comme le propose la Commission européenne. Des mesures telles que le contrôle des pneus ou le contrôle de la vitesse sur rouleaux peuvent être très efficaces, et celles-ci peuvent s'organiser au niveau des États membres. Enfin, la Commission européenne doit pouvoir imposer des normes techniques, par exemple pour les accessoires, valables dans toute l'Europe.

En conclusion, l'europromoteur propose que la commission de l'Infrastructure n'émette pas d'objection de subsidiarité à l'égard des réglementations proposées, mais qu'elle formule certaines critiques sur ce paquet — notamment au niveau de l'obligation de contrôle technique — et demande que celui-ci soit suffisamment nuancé.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, rejoint le point de vue de l'europromoteur et sa conclusion. Il est normal que l'Union européenne spécifie des critères minimaux devant être présents sur l'ensemble du territoire européen, même s'il considère qu'un Règlement n'était peut-être pas nécessaire pour cela et qu'une Directive aurait peut-être pu suffire. Le fait que les différents Parlements des États membres donnent leur point de vue sur ces propositions apporte selon lui une plus-value et aide à faire évoluer les discussions au niveau du Conseil européen.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) se demande, concernant le point du contrôle technique obligatoire pour les "véhicules à moteur" ce qu'on vise exactement

der meer via de harmonisering en uitbreiding van de technische controles van de motorvoertuigen en hun aanhangwagens.

De reacties bij de Europese lidstaten lopen uiteen. Zo hebben met name de Nederlandse Tweede Kamer en de Duitse Bondsdag zich vrij kritisch over die voorstellen uitgelaten.

Hoewel de europromotor in zijn voorstel van advies de doelstellingen van de Europese Commissie steunt, rijst volgens hem niettemin de vraag of de verplichte technische controle voor met name motorfietsen wel de juiste oplossing is. Andere factoren, zoals de verkeersinfrastructuur of het rijgedrag, wegen veel meer door; de vraag rijst dan ook of het grensoverschrijdend verkeer in dat opzicht wel primordiaal is. De lidstaten zouden met andere woorden veeleer vrij moeten zijn al dan niet te voorzien in een verplichte technische controle.

Het is inderdaad zaak, zoals de Europese Commissie voorstelt, om het aantal controles langs de weg te verhogen. Maatregelen zoals de controle van de banden of de controle van de snelheid op rollen kunnen heel doeltreffend zijn en kunnen door de lidstaten zelf worden georganiseerd. Ten slotte moet de Europese Commissie technische normen kunnen opleggen, bijvoorbeeld voor toebehoren, die in heel Europa gelden.

Tot slot stelt de europromotor voor dat de commissie voor de Infrastructuur in verband met de ontworpen reglementeringen geen bezwaar formuleert op het vlak van de subsidiariteit, maar zich niettemin kritisch opstelt tegenover het hele pakket — onder meer aangaande het opleggen van de technische controle — en om voldoende nuancering vraagt.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, is het eens met het standpunt en de conclusie van de europromotor. Het is normaal dat de Europese Unie minimumcriteria vaststelt die voor het hele Europese grondgebied moeten gelden, maar misschien was daarvoor geen Verordening nodig en kon een Richtlijn volstaan. Dat de parlementen van de lidstaten hun mening geven over die voorstellen houdt volgens hem een meerwaarde in en draagt bij tot een vlot verloop van de besprekingen binnen de Europese Raad.

In verband met de verplichte technische controle voor motorvoertuigen vraagt de *heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* zich af wat onder "motorvoertuigen"

par ce terme. M. Balcaen se demande par ailleurs si on se base sur des chiffres pour dire que l'impact des défaillances techniques des motos sur les accidents est faible, ou s'il s'agit au contraire d'impressions.

Le secrétaire d'État précise qu'il s'agit d'une erreur de traduction et qu'on vise en fait les motos, comme le prévoit la version néerlandaise du texte. Il est par ailleurs convaincu par les chiffres évoqués par le Sénat français liés essentiellement aux motos. Il considère qu'une obligation de contrôle technique périodique pour les motos est une étape qui va trop loin.

M. Jef Van den Bergh (CD&V), président, rappelle à ce propos l'existence d'études sur les causes des accidents de moto, comme l'étude MAIDS, d'où il ressort que la défaillance technique n'est pas une cause importante des accidents de moto.

Il demande ensuite au fonctionnaire de la cellule d'analyse européenne de la Chambre des représentants s'il est possible de rendre à la Commission européenne un avis positif qui contient néanmoins certaines réserves.

On observe que la Commission européenne examine en premier lieu s'il existe une objection de subsidiarité — c'est-à-dire si un avis de subsidiarité négatif a été émis — concernant la proposition. Si une "masse critique" d'objections est émise par les parlements nationaux, la Commission européenne peut être invitée à reconsidérer la proposition. De telles objections peuvent également entraîner la décision d'abandonner l'examen de la proposition.

Lorsqu'un parlement national, bien que n'ayant émis aucune objection de subsidiarité à l'encontre d'une proposition, a tout de même formulé certaines réserves en la matière, le "dialogue politique" s'engage avec la Commission européenne. Dans ce cas, l'avis positif d'un parlement national, complété de réflexions critiques, peut constituer un signal invitant le gouvernement à prendre cet avis en compte lors des discussions à mener au niveau du Conseil. Les eurodéputés belges peuvent également tenir compte de cet avis de la Chambre lorsque la proposition est examinée au Parlement européen.

Le secrétaire d'État confirme que c'est en effet de cette manière qu'il comprend la procédure et approuve à nouveau l'avis positif sur le principe de subsidiarité que rendrait le Parlement belge, moyennant certaines réserves sur le fond, en particulier concernant le contrôle technique obligatoire pour les motos.

precies wordt verstaan. Ook is het hem onduidelijk of cijfers de stelling staven dat de technische gebreken bij motorfietsen maar weinig invloed hebben op het aantal ongevallen, dan wel of zulks louter een indruk is.

De staatssecretaris geeft aan dat hier om een vertaalfout gaat en dat in feite motorfietsen worden bedoeld, zoals de Nederlandse versie van de tekst aangeeft. De cijfers die de Franse Senaat aanhaalt, en die vooral op motorfietsen betrekking hebben, sterken hem in zijn overtuiging. Een verplichte periodieke technische controle voor motorfietsen is zijns inziens een brug te ver.

Voorzitter Jef Van den Bergh (CD&V) herinnert er in dit verband aan dat er studies bestaan over de oorzaken van motorfietsongevallen, zoals het MAIDS-rapport; waaruit blijkt dat technische gebreken geen belangrijke oorzaak van motorfietsongevallen zijn.

Vervolgens vraagt hij de ambtenaar van de Europese analysecel van de Kamer van volksvertegenwoordigers of het mogelijk is ten behoeve van de Europese Commissie een positief advies uit te brengen, waarbij toch enig voorbehoud wordt gemaakt.

Er wordt opgemerkt dat de Europese Commissie in de eerste plaats kijkt of er een bezwaar van subsidiariteit is omtrent het voorstel, met andere woorden een negatief subsidiariteitsadvies. Als er een kritische massa van bezwaren is vanuit de nationale parlementen, kan dit ertoe leiden dat de Europese Commissie ertoe wordt uitgenodigd het voorstel te heroverwegen, ofwel kunnen de bezwaren leiden tot een besluit dat het voorstel niet langer wordt behandeld.

Wanneer een nationaal parlement geen bezwaar van subsidiariteit heeft bij een voorstel, maar niettemin enig voorbehoud wordt geformuleerd, dan speelt de "politieke dialoog" met de Europese Commissie. Het positief oordeel van een nationaal parlement, aangevuld met kritische bedenkingen, kan in dit geval een signaal zijn aan de regering om hiermee rekening te houden tijdens de gesprekken op het niveau van de Raad. De Belgische Europarlementsleden kunnen met dit advies van de Kamer eveneens rekening houden als het voorstel wordt besproken in het Europees Parlement.

De staatssecretaris bevestigt dat hij de procedure in die zin opvat, en stemt nogmaals in met het positieve subsidiariteitsadvies dat het Belgische parlement zou uitbrengen, mits het bepaalde bedenkingen formuleert over de grond van de zaak, met name over de verplichte technische controle voor motorfietsen.

M. Jef Van den Bergh (CD&V), président, demande, concernant la question du contrôle routier, s'il n'y a pas de confusion de langage entre d'une part l'objectif d'un véritable contrôle technique sur les routes, et, d'autre part, un système d'évaluation des risques permettant de mieux cibler les contrôles sur les véhicules de certaines entreprises suspectes, ce qui semble être l'objectif de la Commission européenne.

Le secrétaire d'État confirme que c'est bel et bien un renforcement du contrôle sur les routes qui importe, ce qui n'empêche pas d'accentuer les contrôles sur les véhicules d'entreprises à propos desquelles des doutes existent ou qui ont été condamnées par le passé.

III.— VOTE

L'avis suivant est adopté à l'unanimité.

IV. — AVIS ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

La commission de l'Infrastructure estime que le principe de subsidiarité est respecté dans le cadre de ces propositions et se félicite de l'objectif poursuivi par les propositions de règlement et la proposition de directive.

La commission de l'Infrastructure émet cependant des réserves à propos de plusieurs des mesures proposées par la Commission européenne:

1. La commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques estime que des efforts doivent effectivement être consentis afin de renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement sur les routes européennes. À l'instar des parlements nationaux néerlandais et français, la commission émet toutefois des remarques à propos de la question de savoir si le contrôle technique obligatoire des véhicules à moteur contribue effectivement à l'amélioration de la sécurité routière. On ne dispose pas d'études scientifiques suffisantes pour démontrer l'influence du contrôle technique sur le nombre d'accidents de moto. Tant l'étude MAIDS (2004) que l'enquête interne belge (2009) imputent les causes principales des accidents de moto à des facteurs attribuables à l'autre conducteur et à des erreurs d'estimation et des problèmes de perception de la part du motocycliste lui-même. De plus, le trafic transfrontalier des motocycles et des remorques étant plutôt limité, il convient de s'interroger sur la pertinence d'une approche européenne. Mieux vaudrait dès lors

In verband met het vraagstuk van de controles langs de weg vraagt *voorzitter Jef Van den Bergh (CD&V)* of er geen begripsverwarring bestaat tussen enerzijds het streven naar een echte technische controle langs de wegen, en anderzijds een systeem van risico-evaluatie, waarbij gerichtere controles mogelijk zijn van de voertuigen van sommige verdachte ondernemingen, hetgeen kennelijk de doelstelling van de Europese Commissie is.

De staatssecretaris bevestigt dat het wel degelijk van belang is dat langs de wegen intensiever wordt gecontroleerd; zulks belet geenszins dat de bedrijfsvoertuigen van ondernemingen waarover twijfels bestaan of die in het verleden werden veroordeeld, gericht worden gecontroleerd.

III.— STEMMING

Het hierna volgend advies wordt eenparig aangenomen.

IV.— DOOR DE KAMERCOMMISSIE AANGENOMEN ADVIES

De Kamercommissie voor de Infrastructuur is van mening dat het subsidiariteitsbeginsel bij deze ontwerpen in acht wordt genomen, en is positief over de doelstelling die met de ontwerpverordeningen en de ontwerprichtlijn worden beoogd.

De Kamercommissie voor de Infrastructuur stelt zich evenwel terughoudend op over een aantal maatregelen die de Europese Commissie voorstelt:

1. De Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven is van oordeel dat er inderdaad inspanningen moeten worden gedaan om de verkeersveiligheid en de milieueffecten op de Europese wegen te verbeteren. Net zoals de nationale parlementen van Nederland en Frankrijk, wenst de commissie echter bedenkingen te formuleren bij de vraag of de verplichte keuring van motorfietsen effectief zal bijdragen tot een toegenomen verkeersveiligheid. Er is onvoldoende wetenschappelijk onderzoek dat de invloed van de technische keuring op het aantal motorongevallen aantoonst. Zowel de MAIDS-studie (2004) als intern Belgisch onderzoek (2009) legt de voornaamste oorzaken van motorongevallen bij factoren die te wijten zijn aan de andere bestuurder en bij inschattingsfouten en perceptieproblemen bij de motorrijder zelf. Bovendien is het grensoverschrijdend verkeer van motorfietsen en aanhangwagens eerder beperkt en rijst de vraag of een Europese aanpak gerechtvaardigd is. Het is daarom beter om het aan de lidstaten over te laten of ze een

laisser aux États membres la liberté d'instaurer ou non un contrôle technique obligatoire des motos et des remorques, et d'en déterminer la fréquence.

2. La commission de l'Infrastructure approuve, en revanche, la proposition d'augmenter la fréquence des contrôles routiers. Cela permettra d'accroître davantage la probabilité de verbalisation que les contrôles techniques, auxquels les conducteurs peuvent aisément se soustraire. La commission de l'Infrastructure estime dès lors qu'il convient de s'y attacher. Par exemple, des mesures efficaces à cet égard concernent le contrôle des pneus, le contrôle de la vitesse sur rouleaux, etc. Toutefois, ces contrôles peuvent parfaitement être organisés au niveau des États membres.

3. La commission de l'Infrastructure estime que la Commission européenne est cependant compétente pour imposer les normes techniques applicables à tous les véhicules qui circulent sur les routes européennes, et la commission de l'Infrastructure approuve que la Commission européenne poursuive l'élaboration de cette politique à l'égard des véhicules à moteur et des remorques. Par exemple, l'Europe pourrait imposer des normes techniques pour les accessoires destinés aux véhicules à moteur.

Conclusion: La commission de l'Infrastructure n'émet aucune objection de subsidiarité à l'égard des réglementations proposées mais se montre néanmoins critique à propos de ce paquet et demande qu'il soit suffisamment nuancé.

*
* *

Conformément à l'article 37bis du Règlement de la Chambre, le présent avis est réputé être celui de la Chambre des représentants.

L'avis sera transmis à la Commission européenne et au gouvernement fédéral.

Le rapporteur,

Ronny BALCAEN

La présidente,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

verplichte keuring voor motoren en aanhangwagens invoeren en hoe vaak deze moet worden uitgevoerd.

2. De Kamercommissie gaat wel akkoord met het voorstel om de controles langs de weg te verhogen. De pakkans wordt hiermee sterker vergroot dan met technische keuringen waar chauffeurs gemakkelijk kunnen frauderen. Hierop moet volgens de commissie voor de Infrastructuur dan ook worden ingezet. Controle van de banden, controle van de snelheid op rollen en dergelijke meer zijn bijvoorbeeld doeltreffende maatregelen. Deze controles kunnen echter perfect op het niveau van de lidstaat georganiseerd worden.

3. Volgens de Kamercommissie is de Europese Commissie wel bevoegd om technische normen op te leggen aan al de voertuigen die op de Europese wegen rijden en de commissie voor de Infrastructuur gaat ermee akkoord dat de Europese Commissie dit beleid verder uittekent voor motorvoertuigen en aanhangwagens. Zo kan Europa bijvoorbeeld technische normen opleggen voor motor accessoires.

*
* *

Overeenkomstig artikel 37bis van het Reglement van de Kamer wordt dit advies beschouwd als dat van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Het advies zal worden overgezonden aan de Europese Commissie en aan de federale regering.

De rapporteur,

Ronny BALCAEN

De voorzitter,

Sabien LAHAYE-BATTHEU