

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 mars 2004

PROJET DE LOI

**réprimant la fraude relative au kilométrage
des véhicules**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE L'ÉCONOMIE,
DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE, DE L'ÉDUCATION,
DES INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES
NATIONALES, DES CLASSES MOYENNES
ET DE L'AGRICULTURE
PAR
MME **Magda DE MEYER**

SOMMAIRE

I. Exposé introductif de la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable	3
II. Discussion générale	9
III. Discussion des articles	13
IV. Votes	18

Documents précédents :

Doc 51 **0710/ (2003/2004)** :

001 : Projet de loi.

002 et 003 : Amendements.

Voir aussi :

005 : Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 maart 2004

WETSONTWERP

**tot beteugeling van bedrog met de
kilometerstand van voertuigen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET BEDRIJFSLEVEN,
HET WETENSCHAPSBELEID, HET ONDERWIJS, DE
NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE EN CULTURELE
INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND EN
DE LANDBOUW
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Magda DE MEYER**

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting van de minister van leefmilieu, consumentenzaken en duurzame ontwikkeling	3
II. Algemene bespreking	9
III. Artikelsgewijze bespreking	13
IV. Stemmingen	18

Voorgaande documenten :

Doc 51 **0710/ (2003/2004)** :

001 : Wetsontwerp.

002 en 003 : Amendementen.

Zie ook :

005 : Tekst aangenomen door de commissie.

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag :**
Voorzitter / Président : Pierre-Yves Jeholet

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD Guy Hove, Pierre Lano, Georges Lenssen

PS Maurice Dehu, Karine Lalieux, Sophie Péciaux
MR Anne Barzin, Philippe Collard, Pierre-Yves Jeholet

sp.a-spirit Magda De Meyer, Dalila Douifi, Geert Lambert
CD&V Trees Pieters, Paul Tant
Vlaams Blok Bert Schoofs, Jaak Van den Broeck
cdH Melchior Wathelet

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Maggie De Block, Sabien Lahaye-Battheu, Bart Tommelein, Ludo Van Campenhout
Jacques Chabot, Valérie Déom, Camille Dieu, Claude Eerdekens
Valérie De Bue, Corinne De Permentier, Dominique Tilmans, Serge Van Overtveldt
Anne-Marie Baeke, Annemie Roppe, Daan Schalck, Greet van Gool
Jos Ansoms, Simonne Creyf, Mark Verhaegen
Hagen Goyaerts, Staf Neel, Frieda Van Themsche
Catherine Doyen-Fonck, Raymond Langendries

C. — Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO Muriel Gerkens

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

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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 : Plenum
COM : 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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 10, 17 février et 2 mars 2004

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA PROTECTION DE LA CONSOMMATION ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Présentation générale

Le projet de loi à l'examen vise à apporter une réponse à une forme de fraude que l'on rencontre très fréquemment lors de la vente de voitures d'occasion et qui consiste à manipuler le compteur kilométrique de manière à informer erronément l'acheteur sur une caractéristique essentielle du véhicule.

Le projet à l'examen reprend le projet de loi approuvé par le gouvernement précédent, projet qui a été déposé à la Chambre le 9 avril 2003 mais qui n'a pas pu être examiné par les parlementaires en raison de la dissolution du parlement.

Le projet de loi à l'examen poursuit donc un objectif tant préventif (prévenir la fraude grâce à la centralisation des données kilométriques) que curatif (possibilité, pour l'acheteur, de résilier l'achat, contrôle et sanctions).

On ne peut que souligner le double intérêt de ce projet.

En premier lieu, il offre à l'acheteur d'un véhicule d'occasion, souvent un particulier, une protection contre les pratiques de vendeurs malhonnêtes qui trafiquent les compteurs et obtiennent ainsi indûment un prix de vente plus élevé.

En second lieu, lorsqu'elle aura été mise en œuvre, cette loi assainira le marché des voitures d'occasion : elle mettra un terme aux pratiques commerciales déloyales de ces vendeurs malhonnêtes, permettant ainsi aux vendeurs honnêtes de faire jouer la concurrence sur une base plus saine.

La loi existante du 12 mars 2000 réprimant certaines fraudes relatives au kilométrage des véhicules présente un caractère dissuasif pour les fraudeurs potentiels.

Pourtant, cette loi est pour ainsi dire restée sans effets, et les arrêtés d'exécution se font attendre. La rai-

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 10, 17 februari en 2 maart 2004

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN LEEFMILIEU, CONSUMENTENZAKEN EN DUURZAME ONTWIKKELING

Algemene voorstelling:

Dit wetsontwerp wenst een antwoord te geven op een vorm van bedrog die veel voorkomt bij de verkoop van tweedehandse wagens door de manipulatie van de kilometerstanden en waardoor de koper verkeerd wordt geïnformeerd over een essentieel kenmerk van de wagen.

Het ontwerp herneemt het wetsontwerp dat door de vorige regering werd goedgekeurd en dat op 9 april 2003 in de kamer werd ingediend maar door de ontbinding van het parlement niet kon worden onderzocht door de parlementsleden.

Dit wetsontwerp is dus zowel preventief (bedrog voorkomen door de centralisatie van kilometergegevens) als curatief (koper kan de koop ontbinden, controle en sancties) bedoeld.

Het dubbel belang van dit ontwerp kan enkel maar worden onderstreept:

Ten eerste biedt het de koper van een tweedehandse wagen, veelal een particulier, een bescherming tegen praktijken van malafide verkopers, die de kilometersstanden vervalsen en daardoor onterecht een hogere verkoopprijs bekomen.

Ten tweede zal deze wet, eenmaal hij uitwerking krijgt, de markt van de tweedehandse wagens saneren: er wordt een halt toegeroepen aan de oneerlijke handelspraktijken van deze malafide verkopers, zodat de eerlijke verkopers op een gezondere basis zullen kunnen concurreren.

De bestaande wet van 12 maart 2000 tot beteugeling van bepaalde vormen van bedrog met de kilometerstand van voertuigen heeft een ontradend effect voor potentiële fraudeurs.

Die wet is echter omzeggens zonder gevolg gebleven en de uitvoeringsbesluiten laten op zich wachten. Daar

son en est double. En effet, il s'est avéré qu'en pratique, le professionnel se trouve très souvent dans l'impossibilité de remplir les exigences de la loi. Il en est de même pour le propriétaire d'une voiture. La loi précitée stipule en effet qu'un carnet d'entretien doit se trouver à bord de chaque véhicule. Auparavant, une telle obligation n'existait pas ; il y a donc beaucoup de véhicules immatriculés qui ne sont pas pourvus d'un tel document.

Le projet de loi a pour but de remédier à ces problèmes.

Comment :

– Afin d'accroître la sécurité juridique, une série de définitions sont précisées.

– Ensuite, le projet contient certaines dispositions relatives à la manipulation du compteur, à son entretien ou son remplacement, aux règles à respecter lors de la vente de voitures d'occasion, ainsi qu'à la reprise du kilométrage sur des documents qui sont établis lorsqu'un professionnel effectue des travaux à un véhicule.

– La loi actuelle prévoit déjà la création d'une association qui devra être agréée ultérieurement et qui assurera les démarches de centralisation et de traitement des données kilométriques.

Le nouveau texte précise que les organisations professionnelles représentant les professionnels doivent être jointes à cette association. Leur participation active soulignera le sérieux et la nécessité de la réglementation. C'est ainsi que la neutralité et l'objectivité seront garanties et qu'il sera possible d'éviter une exploitation commerciale des données centralisées. Ceux qui devront contribuer financièrement au système en tireront tout bénéfice.

– Ce qui est tout à fait nouveau, c'est que les services de la direction générale «Contrôle et Médiation» seront dotés d'une série de compétences pour contrôler l'application correcte de la loi et, si besoin, intervenir le cas échéant.

Le présent projet forme un tout cohérent, qui - une fois adopté - prouvera son efficacité et qui - tout comme c'est le cas aux Pays-Bas - fera descendre de manière drastique le nombre de cas de fraude. Certes, le caractère opérationnel de l'instance qui doit être garante du traitement des données kilométriques est cruciale.

zijn twee redenen voor. Er is immers gebleken dat het in de praktijk voor de vaklieden vaak onmogelijk is om aan de vereisten van de wet te voldoen. Dat geldt ook voor eigenaar van een voertuig. De voormelde wet bepaalt immers dat in elk voertuig een onderhoudsboekje moeten worden bewaard. Voorheen bestond geen dergelijke verplichting. Tal van ingeschreven voertuigen zijn dus niet van een dergelijk document voorzien.

Het wetsontwerp strekt ertoe die problemen op te lossen, en wel als volgt :

– Ter wille van de rechtszekerheid zullen een aantal definities worden aangescherpt.

– Vervolgens bevat het wetsontwerp bepalingen met betrekking tot de «manipulatie» van de kilometerstand, de regels die in acht moeten worden genomen bij de verkoop van tweedehandsvoertuigen, de vermelding van de kilometerstand op de documenten die worden opgesteld als een vakman werken uitvoert aan een voertuig.

– De huidige wet voorziet reeds in de oprichting van een vereniging die naderhand zal moeten worden erkend en die zal worden belast met de centralisatie en de verwerking van de kilometergegevens.

De nieuwe tekst preciseert dat de beroepsverenigingen die de vaklieden vertegenwoordigen bij die verenigingen moeten worden gevoegd. Hun actieve deelname zal de ernst en de noodzaak van de reglementering voor het voetlicht brengen. Zodoende zullen de neutraliteit en de objectiviteit worden gewaarborgd en zal commercieel misbruik van de gegevens kunnen worden voorkomen. Zij die financieel tot de regeling zullen moeten bijdragen, zullen er ook voordeel uit halen.

– Volledig nieuw is dat de diensten van de Algemene Directie «Controle en Bemiddeling» bevoegd zullen zijn om de correcte toepassing van de wet na te gaan en zo nodig op te treden.

Het voorliggende wetsontwerp vormt een coherent geheel, dat – als het eenmaal zal zijn aangenomen – zijn effectiviteit zal bewijzen en dat – zoals in Nederland het geval is – het aantal gevallen van bedrog drastisch zal doen afnemen. Uiteraard is de inzetbaarheid van de instantie die voor de centrale verwerking van de kilometergegevens moet zorgen cruciaal.

Il a été opté pour une abrogation de la loi du 12 mars 2000.

Pourquoi :

- les adaptations et les ajouts sont nombreux ;
- en vue d'obtenir une structure claire ;
- pour favoriser la lisibilité.

1. Le champ d'application

Le projet de loi s'applique à certains véhicules : les voitures, les minibus, les véhicules automobiles de camping, les camionnettes, etc.

Selon les données de la Febiac (la Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle), fin 2002, le parc automobile belge comptait un peu plus de 4.700.000 voitures et près de 670.000 véhicules d'occasion avaient changé de propriétaire.

La définition de la notion de « véhicule » est donc étendue par rapport à la loi actuelle. Le projet vise en effet les véhicules qui sont achetés en vue d'une utilisation non professionnelle.

Le Roi a la possibilité d'étendre ce champ d'application (par exemple, aux motos, etc.). Une fois le fonctionnement en cours, une procédure similaire sera prévue pour les motos. Pour ce type de véhicule, il convient en effet aussi de lutter contre la fraude en matière de kilométrage.

2. Une interdiction générale de trafiquer le kilométrage :

La loi actuelle prévoit uniquement que le kilométrage ne peut pas être modifié. Or, il existe des pratiques permettant de fausser l'enregistrement des kilomètres. Conséquence : une fraude en matière de kilométrage.

Par conséquent, le projet de loi interdit non seulement que l'on modifie le kilométrage, mais aussi que l'on fausse ou que l'on empêche l'enregistrement correct des kilomètres.

En cas de remplacement du compteur kilométrique, le nouveau compteur doit mentionner le kilométrage existant. Si cela s'avère impossible, et en cas de réparation du compteur kilométrique, une attestation doit être délivrée (qui mentionne notamment le kilométrage exact).

L'attestation précitée doit être remise à l'acheteur lors de chaque vente du véhicule.

Er wordt dan ook voor gekozen de bestaande wet van 12 maart 2000 op te heffen.

Waarom:

- de aanpassingen en aanvullingen zijn immers ruim.
- een duidelijke structuur.
- bevorderen van de leesbaarheid.

1. Het toepassingsgebied:

Het wetsontwerp is van toepassing op bepaalde voertuigen: personenauto's, minibussen, kampeerauto's, lichte vrachtauto's...

Volgens de gegevens van Febiac (de Belgische Federatie van de automobiel- en tweewielerindustrie) telde het Belgische wagenpark eind 2002 iets meer dan 4.700.000 personenwagens en wisselden bijna 670.000 tweedehandse wagens van eigenaar.

De definitie van voertuigen wordt dus uitgebreid ten opzichte van de bestaande wet. Het is immers de bedoeling de voertuigen te viseren die voor niet-professioneel gebruik worden aangekocht.

De koning heeft de mogelijkheid om dit uit te breiden (bvb. naar motorfietsen, enz.). Eenmaal de werking is opgestart, zullen we voorzien in een gelijkaardige procedure voor de motorfietsen. Ook hier moet kilometerfraude worden tegengegaan.

2. Een algemeen verbod om met de kilometerstand te knoeien:

De huidige wet voorziet enkel in het feit dat de kilometerstand niet mag worden gewijzigd. Er bestaan praktijken waardoor de registratie van kilometers vervalst kan worden. Gevolg: kilometerfraude.

Derhalve verbiedt het wetsontwerp om behalve de kilometerstand te wijzigen ook de correcte registratie van de kilometers te vervalsen of te verhinderen.

Indien de kilometerteller wordt vervangen moet de bestaande kilometerstand op de nieuwe kilometerteller worden overgenomen. Indien dit niet mogelijk is en bij herstelling van de kilometerteller moet een attest worden opgemaakt (dat o.a. de juiste kilometerstand vermeldt).

Dit attest moet bij iedere verkoop van het voertuig aan de koper worden bezorgd.

3. La vente d'un véhicule déjà immatriculé :

Le vendeur de tout véhicule déjà immatriculé doit :

1. établir un document constatant la vente qui mentionne notamment : le numéro de châssis, le kilométrage et la date de vente du véhicule. Ce document est éventuellement accompagné du carnet d'entretien. Si le compteur kilométrique dudit véhicule a été réparé et/ou remplacé, une attestation de réparation doit être jointe aux documents précités.

En cas de vente par un particulier à un professionnel, le professionnel doit établir un bordereau qui comprend les données susmentionnées.

2. Le vendeur de tout véhicule déjà immatriculé en Belgique est en outre tenu de remettre à l'acheteur une attestation automobile (c'est-à-dire un document - provenant de la banque de données non encore créée - qui mentionne le kilométrage du véhicule à une date récente).

Il ne peut être dérogé à cette règle qu'en cas de vente dudit véhicule d'occasion à un professionnel. Dans ce cas, le vendeur ne doit pas demander le document précité, le professionnel étant censé posséder une expérience suffisante à cet égard.

4. Travaux effectués sur un véhicule :

Lorsqu'un professionnel effectue des travaux sur un véhicule (entretien, réparation, remplacement de pièces, etc.), le numéro de châssis et le kilométrage de ce véhicule doivent être mentionnés sur la facture relative à ces travaux ou sur tout autre document établi à cet égard.

C'est déjà très souvent le cas aujourd'hui, certainement chez les professionnels «sérieux», si bien que les répercussions de cette disposition peuvent être considérées comme négligeables, et que l'on peut considérer qu'il ne s'agit pas d'une contrainte administrative pour les professionnels.

Lorsque le véhicule est pourvu d'un carnet d'entretien, le professionnel (qui entretient périodiquement ce véhicule) doit le compléter et mentionner le kilométrage indiqué par le compteur kilométrique.

Aux termes de la loi actuelle, le carnet d'entretien est obligatoire.

Problème : cette obligation n'existait pas avant la loi précitée, si bien que de nombreuses personnes ne disposent plus dudit carnet et ne sont donc pas en règle.

3. De verkoop van een reeds ingeschreven voertuig:

De verkoper van een reeds ingeschreven voertuig moet:

1. een verkoopdocument opstellen: op dit document staat o.a. chassisnummer, kilometerstand, de datum van verkoop en eventueel daar bijgevoegd een onderhoudsboekje, als de kilometerteller hersteld en/of vervangen is, moet daarvoor een herstellingsattest zijn.

Indien een particulier verkoopt aan een professioneel, dan moet de professioneel een document opmaken dat de hierboven vermelde gegevens bevat.

2. daarnaast heeft de verkoper van een reeds in België ingeschreven voertuig de verplichting een auto-pas mee te geven (= document- van de nog op te richten databank- met de kilometerstand op een recente datum).

De enige uitzondering is indien de tweedehandswagen wordt verkocht aan een professioneel. Dan moet de verkoper dit document van de databank niet opvragen. De professioneel wordt verondersteld voldoende beroepservaring te hebben.

4. Werken aan een voertuig:

Bij werken aan een voertuig (= onderhoud, herstelling, vervanging van onderdelen, ...) door een professioneel moeten het chassisnummer en de kilometerstand worden vermeld op de factuur of enig ander document dat wordt opgemaakt.

In heel veel gevallen, en zeker bij de «ernstige» professionelen gebeurt dit vandaag reeds, zodat de weerslag van deze bepaling als verwaarloosbaar kan worden aangemerkt en niet als een administratieve last voor de professionelen.

Wanneer in het voertuig een onderhoudsboekje aanwezig is, moet de professioneel (die op dit voertuig periodiek onderhoud uitvoert) dit aanvullen met vermelding van op de kilometerteller aangegeven kilometerstand.

De huidige wet verplicht om een Onderhoudsboekje te hebben.

Probleem: voor deze wet was het niet verplicht waardoor veel mensen dat boekje niet meer hebben en dus niet in orde zijn.

Le projet de loi ne rend pas le carnet d'entretien obligatoire mais prévoit l'obligation, lorsqu'il est disponible, d'y mentionner le kilométrage. Cela représente une simplification et un assouplissement majeurs par rapport à la situation actuelle.

J'invite toutefois le parlement à poursuivre la discussion relative à la nécessité de conserver le carnet d'entretien.

5. L'enregistrement centralisé du kilométrage des véhicules.

Il s'agit naturellement de l'un des principaux éléments du projet de loi.

Il est procédé à l'agrégation d'une association créée notamment par les organisations professionnelles du secteur, association qui sera chargée de centraliser l'ensemble des données kilométriques de tous les véhicules.

La loi en vigueur prévoit la création d'une telle association, mais, à ce jour, rien n'a encore été fait.

Le projet de loi à l'examen apporte un certain nombre d'adaptations nécessaires :

- Les organisations professionnelles sont cofondatrices, afin de souligner ainsi qu'elles soutiennent l'initiative ;
- L'objectif est de centraliser toutes les données kilométriques ;
- L'association peut communiquer cette information à des tiers (vendeurs, candidats acheteurs) ;
- Les professionnels, le contrôle technique et la Direction pour l'immatriculation des véhicules communiqueront à cette association les données dont ils disposent ;
- Le Roi agréé l'association et fixe son mode de financement.

Un arrêté d'exécution déterminera comment les professionnels et le contrôle technique transmettront l'information à la banque de données. La procédure doit permettre de vérifier l'origine des données relatives au compteur kilométrique et d'éviter toute fraude.

Le transfert, par les professionnels, des données kilométriques à l'association chargée de les centraliser pourra se faire le plus simplement possible ; à cet égard, on accordera une attention toute particulière à la problématique des petites entreprises et des indépendants qui n'ont pas ou pas encore d'équipement électronique.

Het wetsontwerp stelt het onderhoudsboekje niet verplicht, maar als het er is, moet men er de kilometerstand in vermelden. Dit betekent een grote vereenvoudiging en versoepeling ten opzichte van de bestaande situatie.

Ik nodig echter het parlement uit om verder te discussiëren over de noodzaak van het behoud van het onderhoudsboekje.

5. De centrale registratie van de kilometerstand van voertuigen.

Dit is natuurlijk één van de centrale gegevens in het wetsontwerp.

Er wordt een vereniging, mede opgericht door de beroepsorganisaties van de sector, erkend die zal worden belast het geheel van de kilometergegevens van alle voertuigen te centraliseren.

De huidige wet voorziet in de oprichting van een dergelijke vereniging, maar deze vereniging is nog altijd niet opgericht.

Het wetsontwerp brengt een aantal noodzakelijke aanpassingen aan:

- Beroepsorganisaties zijn medeoprichters, om zo te beklemtonen dat deze het initiatief steunen
- Doel is de kilometergegevens van alle voertuigen centraliseren
- De vereniging kan deze informatie meedelen aan derden (verkopers, kandidaat-kopers).
- Professionelen, technische controle en de Directie voor de Inschrijving van Voertuigen zullen de gegevens waarover zij beschikken meedelen aan deze vereniging
- De koning erkent de vereniging en bepaalt de financieringswijze

Een uitvoeringsbesluit zal bepalen hoe de professionelen en de technische controle informatie overmaken aan de databank. Dit moet toelaten dat de herkomst van de gegevens inzake de kilometerstand kan worden nagegaan en moet fraude vermijden.

De overmaking van de kilometergegevens door de professionelen aan de vereniging die instaat voor de centralisatie zal op een zo eenvoudig mogelijke manier kunnen gebeuren; daarbij zal ook een bijzondere aandacht gaan naar de problematiek van de kleine ondernemingen en zelfstandigen die niet of nog niet werken met elektronische middelen.

L'objectif est d'autoriser chaque personne intéressée à s'informer du kilométrage réel d'un véhicule.

Il en va de même pour les candidats acheteurs qui envisagent l'achat d'une voiture d'occasion déterminée et qui souhaitent d'abord vérifier que le kilométrage figurant au compteur correspond bien aux données qui sont en possession de l'association.

Financement de la centrale chargée d'enregistrer les kilométrages : le Roi détermine son mode de financement et fixe la rémunération maximale à payer par les tiers pour obtenir l'information auprès de l'association.

6. L'acheteur peut résoudre la vente.

Tout acheteur qui constate qu'une fraude au kilométrage a été commise a le droit de résoudre la vente. S'il y a dol, le contrat est considéré comme nul, conformément à l'article 1116 du Code civil.

La notion d'acheteur est plus large que celle de consommateur; elle englobe aussi l'acheteur commerçant.

7. Contrôle du respect et de l'application.

Le projet de loi à l'examen innove en ce sens qu'il charge les agents de la Direction générale Contrôle et Médiation de veiller à l'application correcte du système et, le cas échéant, d'intervenir si des manquements sont constatés.

Il prévoit ainsi une procédure d'avertissement et un système de transaction administrative, comme il est généralement d'usage dans le droit à la consommation.

8. Entrée en vigueur du système.

Le Roi déterminera le moment où la nouvelle loi entrera en vigueur, afin que tous les éléments concordent parfaitement. Ce moment coïncidera avec celui où l'association chargée d'enregistrer les kilométrages sera réellement opérationnelle.

Doelstelling is aan elke geïnteresseerde persoon toe te laten inlichtingen in te winnen omtrent de reële kilometerstand van een voertuig.

Zo kunnen ook kandidaat kopers die de aankoop van een bepaalde tweedehandswagen overwegen en eerst wensen te verifiëren of de kilometerstand van zijn teller overeenstemt met de gegevens die in het bezit zijn van de vereniging.

Financiering van de kilometercentrale: de Koning bepaalt de financieringswijze en legt de maximale vergoeding vast die derden voor het verkrijgen van informatie aan de vereniging betalen.

6. De koper kan de verkoop ontbinden.

Elke koper, die vaststelt dat er kilometerfraude gepleegd is, heeft het recht de koop te ontbinden. Indien er sprake is van bedrog geldt de nietigheid van het contract volgens Art.1116 BW.

De koper is ruimer dan consument; het omvat ook handelaar-koper.

7. Controle op de naleving en toepassing.

Een nieuwigheid in het huidige wetsontwerp bestaat erin de agenten van de Algemene Directie Controle en Bemiddeling te belasten met het toezicht op de juiste toepassing en, indien nodig op te treden wanneer dit niet het geval zou zijn.

Zo wordt voorzien in een waarschuwingsprocedure en een systeem van administratieve schikkingen, zoals algemeen wordt toegepast in het consumentenrecht.

8. Inwerkingtreding van het systeem.

De Koning zal bepalen wanneer de nieuwe wet in voege treedt, zodat alle onderdelen perfect op elkaar kunnen worden afgestemd. En dat dit samenvalt met het ogenblik dat de vereniging die zal instaan voor de registratie van de kilometerstanden, werkelijk operationeel is. Deze centrale registratie vormt immers de sleutel voor goede resultaten en voor een meer efficiënte bescherming van de koper..

CONCLUSION :

Le projet de loi à l'examen améliore clairement la loi du 12 mars 2003 et doit ainsi pouvoir offrir une meilleure protection contre les fraudes au kilométrage.

L'efficacité d'un tel système a déjà été prouvée aux Pays-Bas, où l'instauration d'un système similaire a permis de réduire considérablement la fraude.

Le projet de loi constitue un renforcement considérable de l'arsenal juridique, tant en matière de protection des acheteurs qu'en matière de protection des professionnels de l'automobile. Ces deux groupes sont en effet les victimes de pratiques commerciales malhonnêtes et d'une concurrence déloyale de la part des fraudeurs.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Maurice Dehu (PS) souscrit pleinement à l'objectif du projet de loi à l'examen. Il fait observer qu'à l'heure actuelle, le carnet d'entretien est facultatif. L'instauration d'une obligation en la matière permettrait un meilleur contrôle, bien qu'on ne puisse exclure que le carnet soit falsifié avec le concours du garagiste.

L'intervenant demande par ailleurs pourquoi, à l'inverse du système néerlandais, qui fonctionne sur une base volontaire, la loi en projet oblige les professionnels à collaborer. A-t-on consulté les organisations représentatives de professionnels ?

Le cadre de la direction générale Contrôle et Médiation sera-t-il suffisant pour exécuter les missions supplémentaires ?

Enfin, quelle était la teneur de l'avis de l'Inspection des Finances ?

Si *M. Georges Lenssen (VLD)* peut, lui aussi, souscrire au projet de loi, il met cependant en garde contre toute dérive normative (rage réglementariste) : étant donné que l'on crée une banque de données centrale des kilométrages, il lui paraît inutile de faire délivrer en plus toute une série d'attestations. Le carnet d'entretien obligatoire imposerait déjà une obligation administrative supplémentaire aux professionnels (réparateurs et vendeurs), qui sont d'ores et déjà obligés de conserver de

BESLUIT:

Dit wetsontwerp is een duidelijke verbetering van de wet van 12 maart 2003 en moet zo een betere bescherming kunnen bieden tegen kilometerfraudes.

Dat een dergelijk systeem effectief is, is al bewezen in Nederland. Daar hebben ze een soortgelijk systeem ingevoerd, en is de fraude aanzienlijk verminderd.

Het betekent een grote sprong voorwaarts in het juridisch arsenaal zowel wat de bescherming van de kopers aangaat, als wat de bescherming van de auto-professionals betreft. Zij zijn beiden immers het slachtoffer van oneerlijke handelspraktijken en van oneerlijke concurrentie vanwege de fraudeurs.

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Maurice Dehu (PS) onderschrijft volledig de opzet van het wetsontwerp. Hij merkt op dat het onderhoudsboekje momenteel facultatief is. Een verplichting op dit punt zou theoretisch een betere controle toelaten, maar men kan niet uitsluiten dat het boekje, met medewerking van de garagist, wordt vervalst.

Daarnaast vraagt spreker waarom – in tegenstelling tot het vrijwillige systeem in Nederland – werd geopteerd voor de verplichte medewerking van de professionelen. Werden de representatieve organisaties hierbij betrokken ?

Inzake de mededeling van de gegevens aan derden, vraagt spreker of er geen risico is op een teveel aan aanvragen.

Zal het kader van de Algemene Directie voor Controle en Bemiddeling toereikend zijn om de bijkomende opdrachten aan te kunnen ?

Wat was tenslotte de inhoud van het advies van de Inspectie voor Financiën ?

Ook *de heer Georges Lenssen (VLD)* kan het wetsontwerp onderschrijven, maar waarschuwt voor overdreven regeldrift : vermits een centrale databank met kilometerstanden wordt ingevoerd, lijkt het hem onnodig dat bovenop nog eens allerlei attesten dienen te worden afgeleverd. Ook het verplicht maken van het onderhoudsboekje zou een bijkomende administratieve verplichting opleggen aan de professionelen (herstellers en verkopers) die nu reeds verplicht zijn zeer veel gegevens bij

très nombreuses données. Il paraît également à l'intervenant que l'éventuelle résolution de la vente constitue une sanction fortement exagérée.

Bien que l'intervenant soit un grand défenseur du projet de loi, il plaide en faveur d'une simplification maximale des obligations qui en résultent. C'est ainsi qu'il convient de laisser décider aux consommateurs de mentionner, de façon facultative, les kilométrages dans le carnet d'entretien.

Mme Simonne Creyf (CD&V) fait observer que le projet de loi remplace en fait la loi du 12 mars 2000 (*Moniteur belge* du 5 mai 2000), qui, faute d'arrêtés d'exécution, n'est entrée que très partiellement en vigueur. Cette loi était issue d'une initiative de Marceau Mairesse, ancien parlementaire PSC de l'époque, initiative principalement inspirée par la défense des intérêts du secteur automobile. La proposition initiale a été complétée par des amendements présentés par le CVP de l'époque, tendant notamment à instaurer le système (néerlandais) de l'attestation pour les voitures (enregistrement central des kilométrages).

L'intervenante reste favorable à cette idée (qui est d'ailleurs reprise dans le projet de loi).

L'absence d'arrêté d'exécution est cependant liée précisément aux problèmes relatifs à la création et l'agrément d'une association chargée de l'enregistrement centralisé du kilométrage. Il s'agit par conséquent aussi du talon d'Achille du projet de loi à l'examen.

Bien que le projet de loi abroge la loi du 12 mars 2000, il ne fait en réalité que modifier une série d'aspects techniques de ladite loi. Il comporte néanmoins, en ses articles 4 et 5, une importante différence politique : outre le commerçant, le particulier est, lui aussi, tenu de mentionner le kilométrage sur chaque document. (On en revient ainsi à la proposition initiale Mairesse, qui a été amendée par le groupe de l'intervenante.)

Quelle est la plus-value de cette disposition, si l'enregistrement centralisé prévu à l'article 6 fonctionne correctement ? Les articles 4 et 5 constituent ainsi une doublure de l'*Autopas* et n'offrent pratiquement aucune valeur ajoutée en matière de protection du consommateur, dans la mesure où l'enregistrement centralisé fonctionne correctement. Quel particulier saura d'ailleurs qu'en cas de vente à un autre particulier, il y a lieu d'établir le document visé à l'article 4 ? Les sanctions prévues à l'article 8 en cas de non-respect de cette formalité sont également exagérées.

te houden. Ook de mogelijke ontbinding van de verkoop als sanctie lijkt spreker sterk overdreven.

Hoewel een groot voorstander van het wetsontwerp, pleit spreker dus voor een maximale vereenvoudiging van de opgelegde verplichtingen. Zo dient het aan de consumenten te worden overgelaten om facultatief de kilometerstanden te vermelden in het onderhoudsboekje.

Mevrouw Simonne Creyf (CD&V) wijst erop dat het wetsontwerp eigenlijk de wet van 12 maart 2000 (BS 5 mei 2000) vervangt, die bij gebrek aan uitvoeringsbesluiten maar zeer beperkt in werking is getreden. Deze wet ging terug op een initiatief van het toenmalige PSC-parlementslid Marceau Mairesse. Dit initiatief was vooral geïnspireerd door belangenverdediging van de automobielsector. Het oorspronkelijke voorstel werd aangevuld met amendementen van de toenmalige CVP, waarbij o.a. het (Nederlandse systeem van de «autopas» (centrale registratie van de kilometerstand) werd ingevoerd.

Spreekster blijft dit idee – dat trouwens in het wetsontwerp wordt hernomen – genegen.

Het uitblijven van de uitvoeringsbesluiten hangt echter juist samen met de problemen inzake het oprichten en erkennen van een vereniging voor de centrale registratie van de km-standen. Bijgevolg vormt dit ook de achilleshiel van het voorliggende wetsontwerp.

Hoewel het wetsontwerp de wet van 12 maart 2000 opheft, is het eigenlijk gewoon een amendering van een aantal technische aspecten van de vorige wet. Er is wel een belangrijk politiek verschil, te weten de artikelen 4 en 5 : niet alleen de handelaar maar ook de particulier wordt verplicht op elk bescheid de km-stand te vermelden. (Zo komt men terug bij het oorspronkelijke voorstel Mairesse dat door de fractie van spreker werd geamendeerd).

Wat is de meerwaarde hiervan als de in artikel 6 geregelde centrale registratie goed functioneert ? De artikelen 4 en 5 vormen zodoende een doublure van de autopas en bieden – voor zover de centrale registratie goed werkt – nagenoeg geen meerwaarde inzake bescherming van de consument. Welke particulier zal trouwens weten dat bij verkoop aan een andere particulier het in art. 4 bedoelde document dient opgemaakt ? Ook de in artikel 8 voorziene sancties hierop zijn overdreven.

L'article 5, alinéa 1^{er}, manque en outre clarté et le carnet d'entretien est le seul document dont on peut prouver l'utilité, même s'il est possible de le falsifier, comme l'a fait remarquer M. Dehu.

L'intervenante propose dès lors de supprimer les articles 4 et 5 (pour autant que l'article 6 soit mis en oeuvre). Elle demande par ailleurs si des arrêtés royaux sont déjà en préparation et pourquoi la Commission de la protection de la vie privée n'a pas été consultée.

M. Tommelein (VLD) souscrit pleinement à l'objectif du projet de loi, mais estime qu'il appartient aux professionnels d'organiser l'échange de données pendant la durée de vie d'un véhicule. Il souhaiterait que le projet de loi se limite à l'enregistrement centralisé, car il convient d'éviter les charges administratives supplémentaires.

En effet, le secteur a lui-même tout intérêt à véhiculer une bonne image : trafiquer le compteur kilométrique est une forme de concurrence déloyale. Le secteur peut y remédier lui-même en communiquant régulièrement les kilométrages à un organe d'enregistrement central. Cette formalité est suffisante. L'intervenant émet également des réserves concernant les articles 4 et 5 et, notamment, en qui concerne l'utilité du carnet d'entretien qui, selon lui, est nulle.

Mme De Meyer (sp.a-spirit) considère que la banque de données centrale constitue une grande avancée pour les consommateurs, l'achat d'une voiture (d'occasion) engloutissant malgré tout souvent une part importante du budget du ménage.

Où cette banque de données sera-t-elle installée ? Quel en sera le budget ? Que s'y passera-t-il concrètement ?

Elle estime par ailleurs que le contrôle du kilométrage est nécessaire en cas de vente et de réparation.

Elle est également sensible à la volonté d'éviter les obligations administratives superflues. C'est ainsi qu'elle estime notamment qu'il est inutile que la loi renvoie au carnet d'entretien, *a fortiori* s'il n'est pas obligatoire.

Elle demande enfin si le champ d'application de la loi en projet pourrait être étendu aux motocyclettes d'occasion (qui est un marché en expansion).

M. Bert Schoofs (Vlaams Blok) considère qu'il s'agit en principe d'un bon projet, mais fait siennes les observations relatives à la surréglementation. En ce qui concerne l'article 6, il constate que l'association – déjà prévue dans la loi précédente – n'a toujours pas été créée, à l'inverse de la fondation néerlandaise qui fonctionne

Artikel 5, eerste lid, is bovendien onduidelijk en het onderhoudsboekje is het enige bescheid waarvan je het nut kunt aantonen, hoewel er mee kan worden geknoeid, zoals de heer Dehu suggereerde.

Spreekster stelt dan ook voor de artikelen 4 en 5 te schrappen (voor zover art. 6 wordt uitgevoerd). Daarnaast vraagt zij of reeds KB's in voorbereiding zijn en waarom geen advies aan de privacy-commissie werd gevraagd.

De heer Tommelein (VLD) onderschrijft volmondig de doelstelling van het wetsontwerp, maar meent dat het een zaak is van professionelen onderling om tijdens de levensloop van een voertuig gegevens uit te wisselen. Graag zag hij het wetsontwerp beperkt tot een centrale registratie : bijkomende administratieve lasten dienen te worden vermeden.

Immers, de sector zelf heeft alle belang bij een goed imago : knoeien met de km-stand is een vorm van oneerlijke concurrentie; die door de sector zelf kan worden beteugeld door regelmatig de km-standen door te geven aan een centraal registratieorgaan. Meer is er niet nodig. Ook spreker heeft reserves bij de artikelen 4 en 5; onder meer het onderhoudsboekje heeft volgens hem geen nut.

Mevrouw De Meyer (sp.a-spirit) vindt dat de centrale databank een grote stap vormt voor de consumenten, voor wie een (tweedehands)wagen toch vaak een grote hap uit het gezinsbudget vormt.

Waar zal deze databank worden geïnstalleerd? Wanneer? Met welk budget? Wat zal er concreet gebeuren?

Zij meent verder dat controle van de km-stand nodig is bij verkoop en bij herstelling.

Verder heeft zij begrip voor de zorg om overbodige administratieve verplichtingen te vermijden. Zo denkt zij o.m. dat het onnodig is in de wet te verwijzen naar het onderhoudsboekje, zeker als het niet verplicht zou zijn.

Tenslotte vraagt zij of de toepassing van het wetsontwerp zou kunnen worden uitgebreid tot de (groeierende markt van de) tweedehandsmoto's ?

De heer Bert Schoofs (Vlaams Blok) vindt het in principe een goed wetsontwerp, maar sluit zich aan bij de opmerkingen inzake overdreven regelgeving. Wat artikel 6 aangaat, stelt hij vast dat de vereniging – ook reeds voorzien in de vorige wet – nog steeds niet werd opgericht, zulks in tegenstelling tot de goed functionerende

bien. Des imprécisions subsistent également en ce qui concerne le financement de l'association.

M. Lenssen (VLD) fait observer que lorsqu'une voiture entre au garage, le garagiste doit noter le numéro de châssis et le kilométrage dans un registre. Il estime que cela pourrait être combiné avec l'inscription dans un registre à l'intention du ministère des Finances, en vue du contrôle TVA. La simplification administrative devrait en effet permettre au garagiste de se limiter à une seule inscription, utilisable par les diverses administrations.

M. Jeholet (MR) fait observer que son parti défend la répression de toutes les formes de fraude. Il estime cependant, lui aussi, que les charges administratives doivent être ramenées au minimum. En d'autres termes, il faut trouver l'équilibre entre la répression de la fraude et la simplification administrative, et ce, sans hypocrisie : le système doit être performant dans la pratique.

La ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable répond que nombre des observations qui ont été formulées lui paraissent fondées. En principe, l'autopas – ou l'enregistrement central des kilométrages – suffit pour suivre le cycle de vie d'une voiture. Elle est disposée à supprimer le carnet d'entretien, qui présente en effet l'inconvénient de ne pas être obligatoire.

Un élément essentiel du projet de loi est l'autopas, qui ne doit pas nécessairement prendre la forme d'une attestation (papier), mais pourrait, par exemple, également être un e-mail.

La vente de particulier à particulier représente en tout cas un marché important. L'acheteur doit être bien informé et, en vue d'éventuelles contestations ultérieures, les documents sont nécessaires ou à tout le moins utiles. Un document type pourrait éventuellement être placé sur le site web du SPF. D'autre part, il est sans doute inutile – dans le cas de particuliers – d'assortir ces dispositions des lourdes sanctions prévues à l'article 8. Le document de vente demeure enfin malgré tout un document très important, étant donné qu'il s'agit souvent pour le consommateur d'une grosse dépense de plusieurs milliers d'euros.

M. Tommelein (VLD) réplique qu'en cas de vente d'un véhicule, il faut de toute façon que celui-ci soit agréé par le contrôle technique. Cet agrément fournit quand même de nombreuses informations utiles à l'acheteur.

Mme Creyf (CD&V) ajoute que le contrôle technique peut quand même enregistrer le kilométrage.

Nederlandse stichting. Ook de financiering van de vereniging blijft onduidelijk.

De heer Lenssen (VLD) merkt op dat als een wagen binnenkomt in een garage, de garagist het chassisnummer en de kilometerstand moet vermelden in een register. Dit kan volgens hem worden gecombineerd met de inschrijving in een register ten behoeve van het ministerie van Financiën, met het oog op de BTW-controle. Administratieve vereenvoudiging zou immers moeten kunnen leiden tot één enkele inschrijving door de garagist, bruikbaar door de diverse administraties.

De heer Jeholet (MR) merkt op dat zijn partij voorstander is van de bestrijding van alle vormen van fraude. Wel is hij het ermee eens dat de administratieve lasten minimaal moeten zijn. M.a.w. er is een evenwicht nodig tussen fraudebestrijding en administratieve vereenvoudiging, maar zonder hypocrisie : het systeem dient performant te zijn op het terrein.

De minister van Leefmilieu, consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling antwoordt dat heel wat van de gemaakte opmerkingen haar steekhoudend lijken. In principe volstaat de autopas – of de centrale registratie van de kilometerstanden – om de levensloop van de auto in kaart te brengen. Zij is bereid om het onderhoudsboekje te schrappen, dat immers als nadeel heeft dat het niet verplicht is.

Essentieel in het wetsontwerp is de autopas maar dit hoeft niet noodzakelijk de vorm aan te nemen van een (papieren) attest, het zou bijv. ook kunnen gaan om een e-mail.

De verkoop van particulier aan particulier vormt alleszins een grote markt. De koper dient goed geïnformeerd te zijn en met het oog op eventuele latere betwistingen zijn documenten nodig of alleszins nuttig; eventueel zou een modeldocument op de website van de FOD kunnen worden geplaatst. Het is anderzijds wellicht onnodig – wanneer het particulieren betreft – om hieraan de in artikel 8 voorziene strenge sancties te koppelen. Tenslotte blijft het verkoopdocument toch zeer belangrijk vermits het voor de consument vaak om een zeer grote uitgave van vele duizenden euro's gaat.

De heer Tommelein (VLD) werpt tegen dat bij verkoop van een voertuig sowieso een technische keuring verplicht is. Deze keuring levert toch reeds een grote hoeveelheid nuttige informatie aan de koper.

Mevrouw Creyf (CD&V) voegt eraan toe dat de keuring toch de kilometerstand kan registreren.

La ministre n'y voit aucun inconvénient. Elle ajoute que le financement du système est actuellement en cours. Celui-ci ne pourra être finalisé que lorsque le coût définitif sera connu. L'avis de la Commission de la protection de la vie privée (art. 6, § 3) sera demandé dans le cadre des arrêtés d'exécution.

Elle souscrit par ailleurs au souhait d'élargir le système aux motos. La définition de la notion de « véhicule » figurant à l'article 1^{er} pourra éventuellement être adaptée à cet effet.

Il est exact que les Pays-Bas appliquent un système non obligatoire, qui s'inscrit dans une longue tradition propre à ce pays. Le projet de loi opte pour la sécurité juridique par le biais d'accords contraignants avec les professionnels.

Le cadre des services de contrôle devrait être suffisant pour mener à bien ces missions. Enfin, l'avis de l'Inspection des finances a été demandé. Ce dernier n'a pas fait d'observations particulières.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 3

Mme de Meyer (sp.a-spirit) présente un amendement (n° 3, DOC 51 0710/003), tendant à remplacer l'attestation prévue à l'article 2 en cas de compteur kilométrique défectueux par l'obligation, dans le chef du propriétaire, de faire réparer ou remplacer le compteur défectueux sans délai. L'amendement vise par ailleurs à supprimer le reste de l'article (§§ 3-5). L'auteur souligne qu'il convient de limiter autant que possible les tracasseries administratives, pour autant, en effet, qu'une banque de données centrale soit disponible. Elle renvoie par ailleurs à la justification.

Mme Creyf (CD&V) épingle une complication à l'article 7, qui sanctionne toute infraction aux dispositions de l'article 3 par une résolution éventuelle de la vente. Alors que le texte initial de l'article 3 imposait principalement des obligations aux professionnels, le « propriétaire », c'est-à-dire le particulier, s'exposerait à présent aussi à cette sanction grave que constitue la résolution de la vente, s'il ne fait pas remplacer immédiatement un compteur défectueux.

De minister heeft hiertegen geen bezwaar. Zij voegt eraan toe dat aan de financiering van het systeem wordt gewerkt : dit kan pas worden afgerond wanneer de definitieve kost zal gekend zijn. Het advies van de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (art. 6 § 3) zal worden gevraagd bij de uitvoeringsbesluiten.

Verder onderschrijft zij de wens om het stelsel uit te breiden tot motorfietsen : eventueel zou de definitie van «voertuig» in art. 1 kunnen worden aangepast.

Het is correct dat Nederland een systeem heeft, gebaseerd op vrijwilligheid; Nederland heeft echter een lange traditie inzake vrijwillige systemen. Hier werd geopteerd voor rechtszekerheid, via bindende afspraken met de professionelen.

Het kader van de controlediensten zou moeten toereikend zijn om deze opdrachten aan te kunnen. Het advies van de Inspectie Financiën werd gevraagd: deze heeft geen bijzondere opmerkingen geformuleerd.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikelen 1 en 2

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt

Art. 3

Mevrouw De Meyer (sp.a-spirit) dient een amendement nr. 3 (DOC 51 0710/003) in. Dit beoogt het in § 2 voorziene attest ingeval van een defecte kilometerteller te vervangen door de verplichting in hoofde van de eigenaar om een defecte kilometerteller onmiddellijk te herstellen of te vervangen; daarnaast beoogt het amendement de rest van het artikel (§§ 3 - 5) te schrappen. De indienster benadrukt dat de administratieve rompslomp tot een minimum moet worden beperkt, voor zover er immers een centrale gegevensbank zal beschikbaar zijn. Zij verwijst verder naar de toelichting.

Mevrouw Creyf (CD&V) ziet een complicatie in artikel 7, dat elke inbreuk op de bepalingen van artikel 3 sanctioneert met een mogelijke ontbinding van de verkoop. Waar de oorspronkelijke tekst van artikel 3 voornamelijk verplichtingen aan de professionelen oplegde zou men nu «de eigenaar» of m.a.w. de particulier aan deze verregaande sanctie, die de ontbinding van de verkoop toch vormt, blootstellen, indien deze eigenaar niet onmiddellijk een defecte teller laat vervangen.

La ministre renvoie aux obligations qui sont imposées aux professionnels à l'article 6, § 3. En outre, la sanction civile de la résolution de la vente n'est jamais automatique.

Mme Creyf (CD&V) considère que c'est une bonne chose que le garagiste ne soit pas dispensé des obligations visées à l'article 6, § 3.

M. Schoofs (Vlaams Blok) fait observer que, dans le cadre de la vente de voitures d'occasion, *a fortiori* entre particuliers, les véhicules en question présentent souvent des défauts beaucoup plus graves qui, selon la jurisprudence, ne donnent cependant pas lieu à une résolution de la vente. Par conséquent, cette résolution lui paraît une sanction très lourde et disproportionnée, et ce, certainement pour les particuliers.

La ministre réplique que l'on peut difficilement parler d'une nouvelle sanction en l'espèce. En effet, elle est déjà prévue dans le Code civil et dans l'article 6 de la loi du 12 mars 2000. La ministre renvoie aussi aux directives européennes relatives à la période de garantie et aux vices cachés, qui feront prochainement l'objet du dépôt à la Chambre d'un projet de loi de transposition.

Mme Douifi (sp.a-spirit) fait valoir qu'il est tout de même important d'améliorer la qualité des transactions entre particuliers. Souvent, il s'agit d'ailleurs de véhicules (très) bon marché, qui servent par exemple de premier véhicule pour l'un des enfants. Dans ce contexte, l'acheteur doit être mieux protégé contre d'éventuels abus et le projet de loi prévoit une mesure dissuasive à cet effet. Elle conclut que l'amendement n'a pas une vocation répressive, mais vise au contraire à protéger et à accroître la qualité précitée.

M. Schoofs (Vlaams Blok) juge cette argumentation convaincante.

Art. 4

Mme Creyf (CD&V) présente un amendement (n° 2, DOC 51 0710/002) tendant à remplacer chaque fois, dans l'article proposé, le mot « vendeur » par le mot « professionnel ». L'article 4 impose en effet déjà aux particuliers des obligations fort lourdes, dont le non-respect emporterait en outre, selon l'auteur, des sanctions pénales.

Mme De Meyer (sp.a-spirit) présente ensuite un amendement (n° 4, DOC 51 0710/003), reprenant en partie l'amendement n° 2, dont il tend à remplacer le § 1^{er} par ce qui suit :

De minister verwijst naar de verplichtingen die aan de professionelen worden opgelegd in artikel 6, § 3. Bovendien is de burgerrechtelijke sanctie van de ontbinding van de verkoop nooit automatisch.

Mevrouw Creyf (CD&V) vindt het een goede zaak dat de garagehouder niet wordt ontslaan van de in art. 6, § 3, opgenomen verplichtingen.

De heer Schoofs (Vlaams Blok) merkt op dat bij een verkoop van tweedehandsvoertuigen, zeker tussen particulieren, de betrokken voertuigen vaak veel zwaardere defecten vertonen, die volgens de rechtspraak terzake nochtans niet leiden tot ontbinding van de verkoop. Bijgevolg lijkt deze ontbinding hem hier toch een zeer zware en disproportionele sanctie, met name zeker voor particulieren.

De minister repliceert dat men hier bezwaarlijk van een nieuwe sanctie kan spreken : ze is reeds opgenomen in het Burgerlijk Wetboek en in art. 6 van de wet van 12 maart 2000. Zij verwijst ook naar de Europese Richtlijnen m.b.t. de garantieperiode en verborgen gebreken, waarvoor eerstdaags een omzettingswetsontwerp in deze Kamer zal worden ingediend.

Mevrouw Douifi (sp.a-spirit) voert aan dat het hier toch belangrijk is om de kwaliteit van de transacties tussen particulieren te versterken. Vaak gaat het trouwens ook om (zeer) goedkope wagens, bijv. als eerste wagen voor één van de kinderen. De koper dient hier beter te worden beschermd tegen eventuele misbruiken en het wetsontwerp laat toe hier een stok achter de deur te hebben. Zij besluit dat het amendement niet repressief bedoeld is maar integendeel voornoemde kwaliteit wenst te beschermen en te verhogen.

De heer Schoofs (Vlaams Blok) vindt deze argumentatie overtuigend.

Art. 4

Mevrouw Creyf (CD&V) dient een amendement nr. 2 (DOC 51 0710/003) in. Dit beoogt in het voorgestelde artikel het woord « verkoper » telkens te vervangen door « professioneel ». Immers, art. 4 legt al te verrregaande verplichtingen op aan particulieren, die bovendien strafrechtelijk (artikel 8) zouden worden gesanctioneerd, aldus de indiener.

Mevrouw De Meyer (sp.a-spirit) dient vervolgens een amendement nr. 4 (DOC 51 0710/003) in, dat gedeeltelijk amendement nr. 2 herneemt, door § 1 te vervangen door volgende tekst :

« § 1^{er}. Lors de la vente d'un véhicule déjà immatriculé, le professionnel établit un document constatant la vente et reprenant les données suivantes :

- 1° la marque et le modèle du véhicule ;
- 2° l'année de la première immatriculation ;
- 3° le numéro de châssis du véhicule ;
- 4° le kilométrage affiché au compteur au moment de la vente ;
- 5° le prix de vente ;
- 6° la date de la vente ;
- 7° l'identité, l'adresse et la signature de l'acheteur et du vendeur ; la signature n'est pas requise lorsque le vendeur dresse une facture.

Lors de la vente d'un véhicule déjà immatriculé par un particulier à un professionnel, le professionnel établit un bordereau d'achat reprenant les données visées à l'alinéa 1^{er}. ».

Elle renvoie aux obligations prévues à l'article 3, 7°, de l'arrêté royal du 9 juillet 2000 relatif aux informations essentielles et aux conditions générales de vente devant figurer sur le bon de commande des véhicules automobiles neufs.

L'amendement n° 2 de Mme Creyf est ensuite retiré.

Art. 5

Mme Simonne Creyf (CD&V) présente un amendement (n° 1, DOC 51 0710/002) tendant à supprimer cet article, étant donné qu'elle estime que les obligations imposées aux professionnels en vertu de cet article sont superflues, pour autant que le carpass visé à l'article 4 ou l'enregistrement central soit effectif.

Mme De Meyer (sp.a-spirit) et consorts présentent ensuite un amendement (n° 5, DOC 51 0710/003) tendant à supprimer uniquement l'alinéa 2 de l'article 5.

L'intervenante estime que l'un des grands problèmes que pose l'application de la loi du 13 mars 2000 est l'obligation de disposer d'un carnet d'entretien. Nombre de véhicules ne sont en effet pas munis d'un tel carnet. L'enregistrement centralisé du kilométrage des véhicules fait qu'il n'est plus guère justifié d'utiliser le carnet d'entretien comme un des moyens de contrôle du kilométrage.

Il va sans dire que cette suppression n'empêche pas que le carnet d'entretien soit conservé et maintenu à jour, à la demande ou non du client, par le professionnel qui réalise l'entretien du véhicule, ainsi qu'il est d'usage dans le secteur.

« § 1. Bij de verkoop van een reeds ingeschreven voertuig maakt de professioneel een document op waarbij de verkoop wordt vastgesteld en dat de volgende gegevens vermeldt :

- 1° het merk en het model van het voertuig;
- 2° het jaar van de eerste inschrijving;
- 3° het chassisnummer van het voertuig;
- 4° de op het ogenblik van de verkoop op de kilometer-teller aangegeven kilometerstand;
- 5° de verkoops prijs;
- 6° de datum van de verkoop;
- 7° de identiteit en het adres en de handtekening van de koper en verkoper, de handtekening is niet vereist wanneer de verkoper een factuur opstelt.

Bij de verkoop van een reeds ingeschreven voertuig door een particulier aan een professioneel, stelt de professioneel een aankoopborderel op dat de gegevens bedoeld in het eerste lid bevat.»

Zij verwijst naar de verplichtingen opgenomen in art. 3, 7°, van het KB van 9 juli 2000 betreffende de vermelding van essentiële gegevens en de algemene verkoopvoorwaarden op de bestelbon voor nieuwe auto's.

Hierop wordt *amendement nr. 2 van mevr. Creyf* ingetrokken.

Art. 5

Mevrouw Simonne Creyf (CD&V) dient een amendement nr. 1 (DOC 51 0710/002) in. Dit beoogt het artikel te schrappen, omdat volgens haar de in het artikel aan de professionelen opgelegde verplichtingen overbodig zijn, voorzover de in artikel 4 bedoelde «carpass» of centrale registratie functioneert.

Mevrouw De Meyer c.s. (sp.a-spirit) dient vervolgens een amendement nr. 5 (DOC 51 0710/003) in. Dit beoogt enkel het tweede lid van artikel 5 te schrappen.

Een van de grote problemen bij de toepassing van de wet van 13 maart 2000 is de verplichting van het onderhoudsboekje, aldus de indienster. In heel wat voertuigen is er immers geen onderhoudsboekje aanwezig. Door de centrale registratie van de kilometerstand van voertuigen heeft het nog weinig zin om het onderhoudsboekje op te nemen als één van de controlemiddelen voor de juiste kilometerstand.

Uiteraard belet deze schrapping niet dat het onderhoudsboekje wordt behouden en dat een professioneel die het onderhoud van het voertuig uitvoert het onderhoudsboekje blijft aanvullen, al dan niet op vraag van de klant, zoals gebruikelijk is in de sector.

Mme Creyf maintient qu'à ses yeux, l'article 5, § 1^{er}, constitue un exemple de surréglementation. Il convient dès lors de supprimer totalement l'article 5, pourvu bien sûr que le *carpass* soit effectif.

La ministre fait observer que, lorsqu'une facture doit de toute façon être dressée, par exemple pour la TVA, il peut cependant être pratique d'y mentionner le kilométrage. Elle souscrit toutefois à l'observation de Mme Creyf selon laquelle la banque de données constitue l'élément essentiel. Lorsqu'une facture n'est pas nécessaire, la mention est inutile.

Mme Creyf continue de s'interroger sur la plus-value juridique de la disposition proposée au § 1^{er} si toutes les données sont enregistrées dans la banque de données centrale.

La ministre admet que les arguments de Mme Creyf sont convaincants.

Mme Douifi (*sp.a-spirit*) estime que la mention du kilométrage sur les documents peut offrir une protection lorsque l'on s'adresse, par exemple, à un garagiste plus « informel ».

Mme Creyf renvoie à la définition très large du « professionnel » prévue à l'article 2 ; elle estime par ailleurs que cette disposition ne peut guère viser les travailleurs au noir.

M. Schoofs ajoute que, dans le circuit « semi-professionnel », ces mentions et documents ne jouent de toute façon aucun rôle.

Ensuite, Mme De Meyer et consorts présentent un amendement (n° 8, DOC 51 0710/003), tendant à remplacer l'article 5 par le texte suivant :

«Art. 5. — Le Roi peut imposer à chaque professionnel qui, après avoir effectué des travaux à un véhicule, établit une facture ou tout autre document, d'y mentionner le numéro de châssis du véhicule et le kilométrage affiché au compteur kilométrique au moment de l'exécution des travaux.».

Les amendements n°s 1 et 5 sont ensuite retirés par leurs auteurs respectifs.

Art. 6

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Mevrouw Creyf blijft erbij dat § 1 van artikel 5 in haar ogen een vorm van overbodige «*regulitis*» uitmaakt. Artikel 5 dient dus volledig te worden geschrapt, uiteraard op voorwaarde dat de «*carpass*» goed werkt.

De minister merkt op dat het nochtans handig kan zijn, wanneer een factuur hoedanook toch moet worden opgemaakt, bijvoorbeeld voor de BTW, om er de kilometerstand op te vermelden. Zij onderschrijft wel de opmerking van mevrouw Creyf dat de databank de essentie vormt. Indien een factuur niet noodzakelijk is, is de vermelding onnodig.

Mevrouw Creyf blijft zich afvragen wat de juridische meerwaarde hier is van de voorgestelde § 1 als alle gegevens worden geregistreerd in de centrale databank.

De minister geeft toe dat de argumentatie van mevrouw Creyf overtuigend is.

Mevrouw Douifi (*sp.a-spirit*) meent dat de vermelding van de kilometerstand op documenten bescherming kan bieden wanneer men werkt met bijvoorbeeld een meer «informele» garagehouder.

Mevrouw Creyf verwijst naar de zeer ruime definitie van «professioneel» in artikel 1 ; verder meent ze dat men hier bezwaarlijk zwartwerkers mee kan viseren.

De heer Schoofs voegt eraan toe in het «semi-professionele» circuit dergelijke vermeldingen en documenten trouwens toch geen enkele rol spelen.

Hierop dient mevrouw De Meyer c.s. een amendement nr. 8 (DOC 51 0 710/003) in. Dit beoogt artikel 5 te vervangen door volgende tekst :

«Art. 5. — De Koning kan aan elke professioneel die naar aanleiding van werken aan een voertuig een factuur of enig ander document opmaakt, verplichten hierop het chassisnummer van het voertuig en de kilometersstand die de kilometerteller aangeeft op het ogenblik van de uitvoering van de werken, te vermelden.».

De amendementen nrs. 1 en 5 worden vervolgens door hun respectievelijke indieners ingetrokken.

Art. 6

Bij dit artikel zijn geen opmerkingen gemaakt.

Art. 7 et 8

Mme De Meyer et consorts présentent un amendement (n° 6, DOC 51 0710/003), qui doit être lu en corrélation avec l'amendement n° 7 à l'article 8. Les deux amendements tendent en effet à réaliser un meilleur équilibre entre les sanctions civiles et pénales prévues. L'amendement n° 6 étend notamment aux infractions à l'article 4 la sanction civile prévue à l'article 7 (possibilité de résoudre la vente) en cas d'infraction à l'article 3.

L'amendement n° 7 (DOC 51 0710/003) des mêmes auteurs supprime ensuite, à l'article 8, la possibilité d'infliger des sanctions pénales pour les infractions à l'article 4, puisque celles-ci peuvent être sanctionnées civilement en vertu de l'amendement n° 6. Selon l'auteur, la protection la plus efficace pour le candidat acheteur consiste à lui donner la possibilité de faire résoudre la vente.

Mme Creyf demande s'il est souhaitable que la même sanction (civile) s'applique pour le non-établissement (ou l'établissement incorrect) des documents (article 4) et pour la falsification du compteur kilométrique.

La ministre estime de toute façon justifiée la suppression des sanctions pénales pouvant être infligées aux particuliers. Dans les autres cas, elle souhaite cependant maintenir la possibilité de sanctions pénales afin de conserver un moyen de dissuasion.

La ministre craint que l'obligation d'établir certains documents ne s'avère vaine si elle n'est pas assortie d'une sanction. Outre cet effet préventif, le but est également de permettre à l'inspection d'opérer des contrôles.

Art. 9 à 13

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 7 en 8

Mevrouw De Meyer c.s. dient een amendement nr. 6 (DOC 51 0710/003) in. Dit dient samen te worden gelezen met haar amendement nr. 7 op artikel 8 : beide amendementen wensen een beter evenwicht te realiseren tussen de voorziene burgerrechtelijke en strafrechtelijke sancties. Meer bepaald wordt door amendement nr. 6 de in artikel 7 voorziene burgerrechtelijke sanctie (mogelijkheid tot ontbinding van de verkoop) voor inbreuken op artikel 3, uitgebreid tot inbreuken op artikel 4.

Amendement nr. 7 (DOC 51 0710/003), van dezelfde indieners schrapt vervolgens in artikel 8 de mogelijkheid van strafrechtelijke sancties bij overtredingen van artikel 4, vermits deze tengevolge van amendement nr. 6 burgerrechtelijk zouden kunnen worden gesanctioneerd. De meest efficiënte bescherming voor de kandidaat-koper is hem de mogelijkheid te geven de koop te laten ontbinden, aldus de indiener.

Mevrouw Creyf vraagt of het wenselijk is dat dezelfde (burgerrechtelijke) sanctie zou gelden voor het niet (correct) opmaken van documenten (artikel 4) als voor het knoeien met de kilometerteller.

De minister vindt het alleszins terecht dat de strafrechtelijke sancties ten nadele van particulieren worden geschrapt. Zij wenst echter in de overige gevallen de mogelijkheid van strafrechtelijke sancties te behouden teneinde nog enige afschrikking te kunnen uitoefenen.

De minister vreest dat de verplichting om bepaalde documenten op te maken een lege doos zal blijken te zijn, indien deze niet wordt geassortieerd door een sanctie. Naast dit preventieve effect is het ook de bedoeling om controles mogelijk te maken door de inspectie.

Art. 9 – 13

Bij deze artikels worden geen opmerkingen gemaakt.

IV. — VOTES

Articles 1^{er} et 2

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

Art. 3

L'amendement n° 3 de Mme De Meyer et l'article 3, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 4

L'amendement n° 4 de Mme De Meyer et l'article 4, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 5

– Les amendements n° 1 de Mme Creyf et n° 5 de Mme De Meyer et consorts sont retirés.

– L'amendement n° 8 de Mme De Meyer et consorts et l'article 5, ainsi modifié, sont adoptés par 8 voix et 2 abstentions.

Art. 6

L'article 6 est adopté à l'unanimité.

Art. 7

L'amendement n° 6 de Mme De Meyer et consorts et l'article 7, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 8

L'amendement n° 7 de Mme De Meyer et consorts et l'article 8, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

Art. 9 à 13

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

*
* *

IV. — STEMMINGEN

Artikelen 1 – 2

De artikelen 1 en 2 worden eenparig aangenomen.

Art. 3

Amendement nr. 3 van mevrouw De Meyer, evenals het aldus gewijzigde artikel 3, worden eenparig aangenomen.

Art. 4

Amendement nr. 4 van mevrouw De Meyer, evenals het aldus gewijzigde artikel 4, worden eenparig aangenomen.

Art. 5

– De amendementen nrs. 1 van mevrouw Creyf en 5 van mevrouw De Meyer cs werden ingetrokken.

– Amendement nr. 8 van mevrouw De Meyer cs, evenals het aldus gewijzigde artikel 5, worden aangenomen met 8 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 6

Artikel 6 wordt eenparig aangenomen.

Art. 7

Amendement nr. 6 van mevrouw De Meyer cs evenals het aldus gewijzigde artikel 7, worden eenparig aangenomen.

Art. 8

Amendement nr. 7 van mevrouw De Meyer cs, evenals het aldus gewijzigde artikel 8, worden eenparig aangenomen.

Art. 9 tot 13

Deze artikelen worden eenparig aangenomen.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié y compris les observations du service juridique, est ensuite adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Le rapporteur,

Le président,

Magda DE MEYER

Pierre-Yves JEHOLET

Dispositions qui nécessitent des mesures d'exécution (art. 78, 2, du Règlement de la Chambre des représentants) :

art. 2, 4, 5, 6, 11 et 13

Het gehele wetsontwerp, aldus gewijzigd, met inbegrip van de opmerkingen van de juridische dienst, wordt vervolgens aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Magda DE MEYER

Pierre-Yves JEHOLET

Lijst van bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen (art 78, 2, van het reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers) :

art. 2, 4, 5, 6, 11 en 13