

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

26 mai 2023

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968
portant règlement général sur les conditions
techniques auxquelles doivent répondre
les véhicules automobiles et leurs remorques,
leurs éléments ainsi que les accessoires de
sécurité, en vue de rendre obligatoire le port
du certificat de visite du contrôle technique
pour les conducteurs de véhicules
en circulation internationale
sur le territoire belge**

(déposée par M. Emmanuel Burton)

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

26 mei 2023

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit
van 15 maart 1968 houdende algemeen
reglement op de technische eisen
waaraan de auto's, hun aanhangwagens,
hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren
moeten voldoen, teneinde de bestuurders
van de voertuigen die in België
aan het internationaal verkeer deelnemen
ertoe te verplichten het keuringsbewijs
bij zich te hebben**

(ingediend door de heer Emmanuel Burton)

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à rendre obligatoire le port du certificat de visite du contrôle technique pour les conducteurs de véhicules en circulation internationale sur le territoire belge.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel beoogt de bestuurders van de voertuigen die in België aan het internationaal verkeer deelnemen ertoe te verplichten het keuringsbewijs bij zich te hebben.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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 (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le cadre de la sixième réforme de l'État¹, un point XII a été inséré dans l'article 6, § 1^{er}, de la loi spéciale des réformes institutionnelles du 8 août 1980 dans le but de transférer certaines compétences aux Régions en matière de sécurité routière. Toutefois, en application de l'article 35 de la Constitution, toutes les compétences qui ne sont pas transférées aux entités fédérées restent du ressort de l'Autorité fédérale. En matière de roulage, l'Autorité fédérale demeure donc compétente quant à la détermination des documents de bord devant obligatoirement se trouver à l'intérieur un véhicule immatriculé en Belgique en circulation sur le territoire belge. Outre le permis de conduire, sont donc visés les certificats d'assurance, d'immatriculation et de visite au contrôle technique. Ces obligations s'appliquent de la même manière pour les véhicules en circulation internationale à une exception près. Être porteur du certificat de visite au contrôle technique ne constitue, en effet, pas une obligation pour les conducteurs de véhicules en circulation internationale aux yeux de la législation belge. Dans le but de lutter contre le dumping social, les signataires de la présente proposition de loi entendent aligner les obligations pesant sur les véhicules relevant de la circulation internationale sur celles qui pèsent sur les véhicules belges.

Les auteurs de la présente proposition conçoivent la circulation internationale telle qu'elle est définie à l'article 1^{er} de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, en vertu duquel un véhicule est considéré en circulation internationale s'il répond au moins à l'un des trois critères suivants:

- s'il appartient à une personne physique ou morale qui a sa résidence normale hors de l'État où a lieu le contrôle;
- s'il n'est pas immatriculé dans cet État; ou
- s'il y est temporairement importé.

Hormis la carte d'identité du conducteur, doivent, en principe, se trouver à bord d'un véhicule quatre documents originaux dont les trois premiers sont des documents pour lesquels l'obligation d'en être titulaire et porteur s'applique tant aux conducteurs belges qu'aux conducteurs internationaux.

¹ Article 25 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la Sixième Réforme de l'État, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het kader van de zesde staatshervorming¹ werd in artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een bepaling onder XII ingevoegd, waarbij bepaalde bevoegdheden inzake verkeersveiligheid werden overgedragen aan de gewesten. Met toepassing van artikel 35 van de Grondwet blijven echter alle bevoegdheden die niet aan de deelgebieden zijn overgedragen tot die van de federale overheid behoren. Wat verkeer betreft, bepaalt dus nog altijd de federale overheid welke boorddocumenten aanwezig moeten zijn in een in België ingeschreven voertuig dat in België aan het verkeer deelneemt. Naast het rijbewijs worden dus het verzekeringsbewijs, het kentekenbewijs en het keuringsbewijs bedoeld. Die verplichting inzake boorddocumenten geldt ook voor de buitenlandse voertuigen die in België aan het internationaal verkeer deelnemen, met dit verschil: volgens de Belgische wetgeving hoeft de bestuurder van een buitenlands voertuig geen keuringsbewijs te kunnen voorleggen. Om sociale dumping te bestrijden, willen de indieners van dit wetsvoorstel de verplichtingen voor de buitenlandse voertuigen afstemmen op die voor de Belgische voertuigen.

Voor het begrip "internationaal verkeer" volgen de indieners van dit wetsvoorstel de definitie van artikel 1 van het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake het wegverkeer, ingevolge waarvan een voertuig wordt geacht aan het internationaal verkeer van een land deel te nemen als het minstens aan een van de drie volgende criteria voldoet:

- het is eigendom van een natuurlijke of rechtspersoon die gewoonlijk niet woont in het land waar de controle plaatsvindt;
- het is niet in dat land ingeschreven; of
- het is tijdelijk in dat land ingevoerd.

Naast de identiteitskaart van de bestuurder moeten in principe nog vier originele documenten in het voertuig aanwezig zijn; voor drie ervan geldt dat zowel de Belgische als de buitenlandse bestuurder er houder van moet zijn en het bij zich moet hebben.

¹ Artikel 25 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming, in werking getreden op 1 juli 2014.

Tout d'abord, le permis de conduire du conducteur. Tant la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière² que la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière³ contiennent l'obligation pour les conducteurs, qu'ils soient belges ou internationaux, d'être titulaire et porteur du permis de conduire. Les sanctions pour le non-port dudit permis sont consignées dans les articles 30 et 31 de la loi du 16 mars 1968.

Ensuite, la loi du 21 novembre 1989⁴ contraint le conducteur belge à être titulaire et porteur d'un certificat d'assurance, attestant que leur responsabilité civile est couverte par un contrat d'assurance. Les conducteurs internationaux peuvent également circuler en Belgique s'ils sont couverts par un certificat international d'assurance⁵.

En outre, l'arrêté royal du 20 juillet 2001⁶ institue l'obligation pour le conducteur, qu'il soit belge ou international, d'être titulaire et porteur du certificat d'immatriculation à chaque fois qu'il engage un véhicule sur la voie publique en Belgique.

Enfin, il y a le certificat de visite, couramment appelé "certificat du contrôle technique". L'obligation d'être porteur de ce quatrième document, le "certificat de visite", ne s'applique en l'état actuel qu'aux Belges et pas aux conducteurs internationaux, ce que les auteurs de la présente proposition entendent modifier.

En effet, l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité constitue la base juridique de l'obligation pour le conducteur belge d'être titulaire et porteur du certificat de visite, à savoir la preuve de la conformité du véhicule aux inspections effectuées par les stations du contrôle technique dont les missions sont déterminées et encadrées par l'arrêté royal précité et par l'arrêté

In de eerste plaats gaat het om het rijbewijs van de bestuurder. Ingevolge zowel het voormelde Verdrag van Wenen van 8 november 1968² als de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer³ moet zowel de Belgische als de buitenlandse bestuurder houder zijn van een rijbewijs en het bij zich hebben. De artikelen 30 en 31 van voormelde wet van 16 maart 1968 voorzien in sancties voor wie het rijbewijs niet kan voorleggen.

Vervolgens verplicht de wet van 21 november 1989⁴ de Belgische bestuurder tot het bezitten en bij zich hebben van een verzekeringsbewijs ten teken van de dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid door een verzekeringsovereenkomst. Buitenlandse bestuurders die door een internationaal verzekeringsbewijs zijn gedekt, mogen zich in België in het verkeer begeven.⁵

Voorts moet krachtens het koninklijk besluit van 20 juli 2001⁶ elke Belgische en buitenlandse bestuurder die in België aan het verkeer deelneemt, houder zijn van het kentekenbewijs en het bij zich hebben.

Tot slot is er het keuringsbewijs. Dit vierde en laatste document moet alleen de Belgische bestuurder bij zich hebben, in tegenstelling tot de buitenlandse bestuurder; de indieners van dit wetsvoorstel willen daar verandering in brengen.

Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, vormt de rechtsgrondslag van de verplichting voor de Belgische bestuurder om houder te zijn van het keuringsbewijs en het bij zich te hebben; dat document bewijst namelijk dat het voertuig beantwoordt aan de vereisten van de keuring door een van de erkende instellingen, waarvan de taken worden bepaald en nader geregeld in het

² Article 41, 1, a.

³ Articles 21 et 22 de cette loi, également appelée "loi sur la circulation routière".

⁴ Articles 2, 7, 22 et 23 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

⁵ Toutefois, être porteur d'un tel certificat n'est pas obligatoire pour les pays visés à l'article 2, alinéa 2, de l'arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, à savoir les pays de l'Union européenne auxquels il faut ajouter Andorre, le Royaume-Uni, la Suisse, le Vatican, Saint-Marin, l'Islande, le Liechtenstein, Monaco, la Norvège et la Serbie.

⁶ Articles 4 et 17 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

² Artikel 41, 1, a.

³ Artikelen 21 en 22 van de wet, ook "de wegverkeerswet" genoemd.

⁴ Artikelen 2, 7, 22 en 23 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

⁵ Het internationaal verzekeringsbewijs is in het Belgische verkeer niet verplicht voor de voertuigen uit de landen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van het koninklijk besluit van 13 februari 1991 houdende de inwerkingtreding en uitvoering van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, namelijk de landen van de Europese Unie, alsook Andorra, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland, Vaticaanstad, San Marino, IJsland, Liechtenstein, Monaco, Noorwegen en Servië.

⁶ Artikelen 4 en 17 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

royal du 23 décembre 1994⁷. Cependant, à la lecture de l'article 2 de l'arrêté royal du 15 mars 1968, l'obligation d'être titulaire et porteur du certificat de visite ne s'applique qu'aux véhicules belges et à leurs conducteurs. Il existe donc un vide législatif en ce que cette obligation ne s'applique pas aux véhicules relevant de la circulation internationale et de leurs conducteurs, même s'il s'agit d'un véhicule belge tractant une remorque immatriculée à l'étranger.

Cette dernière disposition relative au contrôle technique a naturellement été édictée avant que l'Union européenne ne déploie complètement les ailes de la libre circulation sur le territoire de ses États membres.

Les auteurs de la présente proposition de loi avancent qu'imposer aux conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger d'être en possession du certificat du contrôle technique lorsqu'ils se trouvent en circulation internationale sur le territoire Belge constitue une opportunité légitime pour le législateur belge dans le cadre de la sécurité routière sans entraver le principe de la libre circulation.

En effet, la Belgique comme les autres États membres de l'UE et de nombreux autres États dans le monde, estiment que le contrôle technique garantit la sécurité sur les routes où chaque véhicule doit être techniquement en règle. La Belgique définit le contrôle technique comme "le service qui examine si votre véhicule répond à toutes les dispositions légales. Lors du contrôle, différents éléments sont contrôlés comme les freins, les phares, le châssis et les ceintures de sécurité"⁸.

En Belgique toujours, le certificat de contrôle technique prouve que votre véhicule a été soumis à un contrôle technique. Il est soit vert (tout est en ordre d'un point de vue technique) ou rouge (techniquement pas en ordre). La couleur verte signifie que le véhicule satisfait au règlement technique en vigueur. Dans ce cas, la voiture ne présente donc aucun manquement technique constituant un danger pour le conducteur, les passagers du véhicule ou les autres usagers de la route. La couleur rouge signifie, en revanche, que le véhicule ne satisfait pas au règlement technique en vigueur. La voiture présente donc des manquements techniques constituant un danger pour le conducteur, les passagers du véhicule ou les autres usagers de la

voormelde koninklijk besluit en in het koninklijk besluit van 23 december 1994⁷. Nochtans blijkt uit artikel 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 dat de verplichting om houder van het keuringsbewijs te zijn en het bij zich te hebben, alleen geldt voor de Belgische voertuigen en de bestuurders ervan. Er is dus een leemte in de wetgeving, in die zin dat die verplichting niet van toepassing is op de buitenlandse voertuigen en hun bestuurders die in België aan het internationaal verkeer deelnemen, ook niet als het gaat om een Belgisch voertuig dat een in het buitenland ingeschreven aanhangwagen trekt.

Die laatste keuringsbepaling was uiteraard al uitgevaardigd voordat de Europese Unie het vrij verkeer over alle EU-lidstaten ontlooipte.

De indieners van dit wetsvoorstel voeren aan dat het voor de Belgische wetgever met het oog op de verkeersveiligheid legitiem zou zijn de bestuurders van de buitenlandse voertuigen die in België aan het internationaal verkeer deelnemen ertoe te verplichten het keuringsbewijs bij zich te hebben; daarmee zou het beginsel van het vrije verkeer geenszins worden belemmerd.

Evenals de andere EU-lidstaten en veel andere landen ter wereld beschouwt België de keuring immers als een waarborg voor de veiligheid op de wegen, waar elk voertuig technisch in orde moet zijn. België definieert de keuring als "de dienst die onderzoekt of uw voertuig aan alle wettelijke bepalingen voldoet. Tijdens de keuring worden verschillende elementen gecontroleerd, zoals de remmen, de lichten, het chassis en de veiligheidsgordels."⁸

In België bewijst het keuringsbewijs dat het voertuig daadwerkelijk gecontroleerd is. Het is ofwel groen (technisch volledig in orde), ofwel rood (technisch niet in orde). Groen betekent dat het voertuig voldoet aan het geldende technisch reglement. In dat geval heeft de wagen geen enkel technisch gebrek dat een gevaar inhoudt voor de bestuurder, de passagiers en de andere weggebruikers. Rood betekent, daarentegen, dat het voertuig niet voldoet aan het geldende technisch reglement. De wagen vertoont wel technische gebreken die een gevaar inhouden voor de bestuurder, de passagiers en de andere weggebruikers. Dat keuringsbewijs vermeldt code 1 (verboden tot het verkeer) of code 2 (beperkte geldigheid van 15 dagen, waarbinnen de

⁷ Arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

⁸ Portail fédéral, "informations et services officiels" www.belgium.be/mobilite

⁷ Koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

⁸ Federale portaalsite, Informatie en diensten van de overheid, https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/Voertuigen/technische_vereisten/autokeuring

route. Ce certificat mentionne le code 1 (interdit à la circulation) ou le code 2 (validité limitée à 14 jours afin de résoudre les manquements donnant lieu à un nouveau contrôle). Il est, par conséquent, évident pour les auteurs de la proposition que disposer d'un document prouvant votre passage au contrôle technique constitue une assurance que votre véhicule est en règle et donc habilité à rouler en toute sécurité.

Par ailleurs, instaurer une telle obligation de possession permanente du certificat de contrôle technique permet de renforcer la coopération supranationale et internationale en matière de transport routier. Le TFUE⁹ autorise l'Union européenne à statuer dans le but d'établir une politique commune en matière de transport.

Il convient de mentionner, à cet égard, que le Règlement européen 1071/2009¹⁰, en son article 16, impose aux États membres de se doter de registres électroniques nationaux des entreprises de transport par route. Ce règlement est transposé en droit belge par deux lois du 15 juillet 2013¹¹, dont l'une institue "l'eRegistre des entreprises de transport par route"¹². Il convient donc de mentionner que ce cadre obligatoire de coopération imposé par l'Union européenne au travers de ce Règlement et des lois d'exécution belges ne concerne que les entreprises, et non pas les véhicules de transport et les obligations qui pèsent sur ceux-ci en matière de contrôle technique.

Il existe toutefois une volonté européenne d'approfondissement en matière de mutualisation des renseignements de contrôle technique des véhicules de transport. Cette dernière est incluse dans la directive 2014/45¹³,

tot herkeuring aanleiding gevende gebreken moeten worden verholpen). De indieners van het wetsvoorstel vinden het dan ook vanzelfsprekend dat alleen wie een document kan voorleggen dat bewijst dat het voertuig is gekeurd, zekerheid heeft dat het voertuig in orde is en dus geschikt is om er veilig de weg mee op te gaan.

Mocht de verplichting worden ingesteld het keuringsbewijs steeds bij zich te hebben, dan komt zulks bovendien de supranationale en internationale samenwerking inzake wegvervoer ten goede. Ingevolge het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)⁹ kan de Europese Unie regels vaststellen voor een gemeenschappelijk vervoerbeleid.

In dat verband verplicht artikel 16 van Verordening nr. 1071/2009¹⁰ de lidstaten er overigens toe nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen bij te houden. Die verordening is in Belgisch recht omgezet door twee wetten van 15 juli 2013¹¹, waarvan een het "eRegister van wegvervoerondernemingen"¹² instelt. Het verplichte samenwerkingskader dat wordt opgelegd door voormelde Europese verordening en de eruit voortvloeiende Belgische uitvoeringswetten, heeft overigens alleen betrekking op de ondernemingen en niet op de transportvoertuigen en op de keuringsverplichtingen voor die laatste.

Europa wil echter de uitwisseling van informatie over de keuring van transportvoertuigen versterken. Zulks was ook het opzet van Richtlijn 2014/45¹³, die voor het hele grondgebied van de Europese Unie voorziet in

⁹ Articles 90 et 91 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

¹⁰ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

¹¹ Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006; et la loi du 15 juillet 2013 relative à l'eRegistre des entreprises de transport par route.

¹² Appelé le B-ERRU.

¹³ Directive 2014/45 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

⁹ Artikelen 90 en 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

¹⁰ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad.

¹¹ Wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006, alsook de wet van 15 juli 2013 betreffende het eRegister van wegvervoerondernemingen.

¹² B-ERRU genaamd.

¹³ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG.

laquelle harmonise sur le territoire de l'Union européenne l'obligation d'organiser un contrôle technique périodique imposée par l'article 39 de la Convention de Vienne précitée. Cette directive constitue une illustration du principe de subsidiarité de l'Union européenne, contenu à l'article 5 du Traité sur l'Union européenne (TUE): là où l'Union ne détient pas une compétence exclusive, elle agit en vue d'harmoniser les règles minimales en vigueur dans un domaine précis. La valeur ajoutée d'une directive par rapport à un règlement, quant à l'édiction de règles européennes en matière de contrôle technique, tient à ceci: si l'Union européenne avait voulu imposer les mêmes règles techniques et ce uniformément sur le territoire de l'Union, elle aurait édicté un règlement.

Au lieu de cela, insistant sur le caractère souverain du contrôle technique réalisé par les États membres dans le considérant n° 15 de ladite directive, celle-ci impose aux États membres de transcrire en droit national une série de dispositions relatives au contrôle technique, lesquelles doivent constituer les vérifications minimales auxquelles doivent être soumis tous les véhicules mis en service au sein des États membres.

La conséquence majeure du caractère souverain du contrôle technique organisé par les États membres est la suivante: ceux-ci sont autorisés à édicter des règles relatives au contrôle technique plus strictes que les règles tant internationales qu'européennes. En effet, l'annexe 5 de la Convention de Vienne précitée dispose que les États signataires sont libres d'édicter des conditions plus strictes quant à l'exercice de leur compétence du contrôle technique, tandis que le considérant n° 4 de la directive européenne susmentionnée fait de même.

Quant à l'article 10 de cette directive, il dispose que chaque État membre doit reconnaître le certificat de contrôle technique émis par un autre État membre et ce en vue de favoriser la libre circulation. En ce sens, les auteurs de la présente proposition de loi avancent que le fait que la Belgique exige le port du certificat du contrôle technique pour tout véhicule circulant sur son territoire ne constituera pas une entrave à la libre circulation des marchandises et des services et au libre-échange.

En conclusion, les dispositions internationales imposent aux États parties et membres d'organiser un contrôle technique, tandis que les dispositions européennes imposent aux États membres de reconnaître le contrôle technique effectué à l'étranger, en raison des mêmes règles précitées. Toutefois, le libellé de l'article 2 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 provoque un vide juridique partiel en ce que l'obligation de possession du certificat de contrôle technique n'est imposée qu'aux conducteurs de véhicules belges et pas aux conducteurs des véhicules en circulation internationale.

een geharmoniseerde verplichting van een periodieke technische inspectie, zoals opgelegd bij artikel 39 van het voormelde Verdrag van Wenen. Die richtlijn is een concrete toepassing van het subsidiariteitsbeginsel van de Europese Unie, vervat in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU): in de domeinen waarvoor de Unie niet exclusief bevoegd is, treedt zij op om de minimale regels die op een bepaald domein van kracht zijn op elkaar af te stemmen. Wat de uitvaardiging van Europese keuringsregels betreft, weegt een verordening zwaarder door dan een richtlijn, in die zin dat de Europese Unie, mocht ze dezelfde regels op eenvormige wijze op het grondgebied van de Unie hebben willen opleggen, een verordening had uitgevaardigd.

In plaats daarvan benadrukt de Unie in considerans nr. 15 van de voormelde richtlijn het soevereine karakter van de door de lidstaten uitgevoerde technische controle en verplicht zij de lidstaten tot de omzetting in nationaal recht van een aantal keuringsbepalingen, die aangeven op welke punten elk voertuig dat in de lidstaten in het verkeer wordt gebracht minimaal moet worden gecontroleerd.

Het grootste gevolg van het soevereine karakter van de door de lidstaten georganiseerde technische controle bestaat erin dat de lidstaten regels kunnen uitvaardigen die strenger zijn dan zowel de internationale als de Europese regels. Bijlage 5 van het voormelde Verdrag van Wenen bepaalt inderdaad dat de verdragsluitende partijen vrij zijn strengere voorwaarden inzake de uitoefening van hun bevoegdheid voor de technische controle vast te stellen; *idem* wat considerans nr. 4 van de voormelde richtlijn betreft.

Artikel 10 van de voormelde richtlijn bepaalt dat elke lidstaat het in een andere lidstaat afgegeven keuringsbewijs moet erkennen met het oog op het vrije verkeer. In dat opzicht poneren de indieners van dit wetsvoorstel dan ook dat mocht België eisen dat elke bestuurder van een voertuig op zijn grondgebied het keuringsbewijs kan voorleggen, zulks het vrij verkeer van goederen en diensten en de vrijhandel geenszins zal belemmeren.

Tot slot vereisen de internationale voorschriften dat de erbij aangesloten partijen een technische controle organiseren, terwijl de Europese voorschriften vereisen dat de lidstaten de in het buitenland verrichte keuring erkennen, op grond van dezelfde hierboven genoemde regels. Artikel 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 schept echter deels een rechtsvacuüm, aangezien alleen de bestuurders van de Belgische voertuigen het keuringsbewijs moeten kunnen voorleggen, in tegenstelling tot die van de voertuigen die in België aan het internationaal verkeer deelnemen.

La présente proposition de loi a pour but de corriger ce manquement afin d'aligner les obligations applicables aux véhicules en circulation internationale en Belgique sur celles applicables aux véhicules belges et ce afin de garantir la sécurité routière sur le réseau routier national.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 2

Insérer les mots “et répondre aux obligations visées à l'article 24 du présent arrêté” permet d'appliquer l'obligation de détenir le certificat de visite du contrôle technique pesant sur les conducteurs de véhicules belges lorsqu'ils circulent en Belgique aux conducteurs de véhicules internationaux circulant en Belgique, y compris lorsqu'il s'agit d'un conducteur belge au volant d'un véhicule belge tractant une remorque internationale.

Emmanuel Burton (MR)

Dit wetsvoorstel wil dat manco wegwerken door de buitenlandse voertuigen die in België aan het internationaal verkeer deelnemen aan dezelfde verplichtingen te onderwerpen als de Belgische voertuigen, met als doel de verkeersveiligheid op 's lands wegen te waarborgen.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Art. 2

Door de woorden “, alsook aan de verplichtingen bedoeld in artikel 24 van dit besluit” in te voegen, wordt de voor de bestuurders van de Belgische voertuigen geldende verplichting om een keuringsbewijs te kunnen voorleggen wanneer zij zich in België in het verkeer begeven, verruimd tot de bestuurders van de buitenlandse voertuigen die zich in België in het verkeer begeven, met inbegrip van de Belgische bestuurders van Belgische voertuigen die een buitenlandse aanhangwagen trekken.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 2, § 4, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité est complété par les mots "et répondre aux obligations visées à l'article 24 du présent arrêté."

Art. 3

Le Roi est habilité à modifier, compléter, abroger ou remplacer la disposition visée à l'article 2.

28 avril 2023

Emmanuel Burton (MR)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 2, § 4, eerste lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt aangevuld met de woorden " , alsook aan de verplichtingen bedoeld in artikel 24 van dit besluit".

Art. 3

De Koning wordt gemachtigd de in de artikel 2 bedoelde bepaling te wijzigen, aan te vullen, op te heffen of te vervangen.

28 april 2023