

LE SOIR

JEUDI 27 AOÛT 1992

Dix mille motos rouleraient sans certificat de conformité

Des milliers de motards grugés ? Nombre de véhicules importés des Etats-Unis ne seraient pas conformes aux normes belges.

Au moins dix mille motocyclistes, généralement propriétaires d'une grosse cylindrée, circuleraient sur nos routes sans certificat de conformité. Ou seraient, sans le savoir, en possession d'un faux document.

C'est ce que prétend un garagiste ostendais, Roland Inghelbrecht, qui vient d'adresser une lettre au service des immatriculations du ministère des Communications, le fameux «Cantersteen», pour demander qu'il soit mis un terme au «marché gris». Un marché parallèle de motos, généralement importées des Etats-Unis, qui ferait perdre des millions par an aux garagistes honnêtes.

Pour être autorisé à circuler sur les routes belges, chaque véhicule doit en principe répondre à une série de critères techniques définis par la législation. L'importateur délivre le certificat de conformité en même temps que le véhicule. Ce document ne doit toutefois pas être joint à

la demande d'immatriculation. Au Cantersteen, il suffit de remplir le numéro du procès-verbal de conformité dans la case ad-hoc.

Depuis quelques années déjà, un certain nombre de garagistes flamands spécialisés dans la vente de motos s'approvisionnent aux Etats-Unis. Ce commerce a connu un terrible boom depuis que le dollar est en chute libre et que les importateurs américains de motos japonaises de grosse cylindrée ne savent plus quoi faire de leurs engins.

Ces motos, de marque Honda, Suzuki, Yamaha ou Kawasaki, sont spécialement construites pour le marché américain et ne répondent pas aux normes techniques imposées en Belgique. Neuves ou d'occasion, elles sont vendues notamment aux garagistes flamands à un prix dérisoire. Des garagistes qui sont souvent concessionnaires officiels de marque et sont bien connus à Burnes, Eeklo, Lotenhulle, Rijkevorsel, Alken. D'autres n'ouvrent leur garage qu'aux heures où leurs collègues ferment : les samedis et dimanches de 10 à 18 heures, tous les soirs de 18 à 21 heures...

Sur le fameux «formulaire rose» à délivrer au Cantersteen, ils remplissent un numéro fictif. Personne ne le contrôle, voire ne s'en préoccupe. Le tour est joué et tous les bénéfices empochés. Sauf pour l'acheteur, qui aura bien du mal à convaincre son assureur en cas d'accident. Même s'il croit posséder le précieux document. Car les garagistes peu scrupuleux n'hésitent pas à fabriquer eux-mêmes de faux certificats. La police et la gendarmerie disent cependant ne pas pouvoir agir sans que les parquets le leur demandent. Il faudrait de plus des hommes spécialement formés pour détecter les anomalies. La solution la plus logique serait d'obliger les demandeurs d'une immatriculation de moto à y joindre le certificat de conformité. L'avis du «Cantersteen» ? Hier, son téléphone était aux abonnés absents.

EDDY SURMONT

DE GROS RISQUES POUR SE DEMARQUER DES COPAINS

Invasion de motos non homologuées sur nos routes sans qu'il y ait barrage de l'autorité : les importateurs belges des grandes usines japonaises, les membres du comité «deux roues» de la Fébiac (la Fédération belge de l'industrie automobile, qui regroupe aussi les professionnels de la moto), tout comme l'association PSM (Pratique sécurité moto) connaissent parfaitement le problème et ne peuvent que confirmer les divers éléments du dossier.

Il y aurait donc bien 10.000 machines non conformes aux normes belges au sein du parc des 140.000 motos actuellement immatriculées dans notre pays. Les différences dans les législations, dont tiennent évidemment compte les constructeurs pour cibler leurs modèles, touchent les domaines de l'éclairage et des catadioptrés, des échappements et des carburateurs (réglages antipollution), etc. Un modèle vendu outre-Atlantique est nécessairement différent de celui de cylindrées

identiques offert sur le marché européen par un même constructeur.

La Fébiac, il y a plus d'un an déjà, a réagi à cette situation, très pénalisante pour ses membres, auprès du ministère des Communications. Non seulement en réclamant des contrôles plus stricts mais aussi en proposant des solutions administratives d'application facile. Jusqu'ici, l'organisation professionnelle n'a enregistré aucune réaction positive à sa requête.

De même, PSM, dont l'une des missions est de promouvoir un usage plus sûr de la moto, a déjà soutenu une campagne auprès des motards pour les prévenir des risques qu'ils couraient à rouler sur des mécaniques non homologuées, **notamment en cas d'accident : une compagnie d'assurance, découvrant la fraude, pourrait fort bien annuler les effets du contrat sur base de cette irrégularité.**

D'autres problèmes peuvent surgir, dont les motards ne sont pas nécessairement conscients. S'ils

ont pu admettre pour justifier le prix bas qui leur est réclamé à l'achat, l'absence de toute garantie pour leur moto non homologuée, par contre, ils auront toutes les peines du monde à trouver des pièces de rechange aussi bien chez le garagiste qui leur a vendu la machine que chez le représentant local de la marque ou l'importateur officiel, celui-ci n'ayant d'autre ressource que de s'adresser à son collègue américain pour disposer de ces éléments. Enfin, si, d'aventure, un motard désire rendre sa machine conforme aux normes belges, il risque - si la chose est techniquement possible - de dépenser un argent tel que sa moto, finalement, lui aura coûté plus cher qu'un modèle «européen» identique ou similaire.

Même si l'ambition de se démarquer des autres motards est courante dans le milieu du «deux roues», il y a des limites dans l'investissement à y consacrer et dans les risques à prendre qui imposent la réflexion... **W.S.**

(Extrait du «Soir» 27 août 1992)

MERCREDI 26 OCTOBRE 1994

■ MOTO

A l'abri du contrôle technique !

A un sénateur (CVP) qui lui avait suggéré, à l'occasion d'une question écrite parlementaire, d'instaurer un contrôle technique pour les motocyclettes, le ministre des Communications Elio Di Rupo vient de répondre qu'une telle mesure serait non seulement techniquement très difficile à mettre en œuvre, mais également coûteuse et inadéquate.

En effet, pour exécuter de tels contrôles, des essais dynamiques devraient être effectués sous la responsabilité de techniciens spécialisés... Cela se passerait dans des conditions qui seraient même en contradiction avec le Code de la Route puisqu'il faudrait tester les engins à des vitesses allant au-delà des limites permises ! Ou alors, il faudrait aménager des pistes spé-

ciales, ce qui nécessiterait un investissement élevé et injustifié. Il faudrait aussi déterminer quel type de motos devraient être soumis à de tels contrôles.

Quant au fond, il existe des doutes, selon le ministre, sur l'impact favorable, sur le plan de la sécurité routière, de tels contrôles périodiques des motos. D'autant plus que, selon le ministre, les deux-roues sont des véhicules à l'équilibre instable soumis davantage que les autres à des facteurs externes difficilement mesurables : conditions climatiques, état défectueux du revêtement routier, comportement inadéquat d'un tiers usager de la route, etc...

En outre, les deux roues, qui sont souvent des véhicules rapides, n'offrent guère de protection passive au conducteur (ni d'ailleurs au passager éventuel). Du point de vue de la sécurité des usagers des deux roues, le ministre estime qu'il vaut mieux promouvoir un meilleur comportement de conduite et la modération en matière de

consommation de boissons alcoolisées.

Quant à l'idée également exprimée d'introduire une réglementation spécifique des vitesses maximales autorisées aux motocyclistes, le ministre rappelle que le Parlement européen a rejeté une proposition en ce sens émanant de la Commission européenne.

Seule hypothèse méritant d'être étudiée : l'introduction d'un contrôle unique pour les motos faisant l'objet d'une importation parallèle, et ceci seulement afin d'éviter que des motocyclettes non agréées n'apparaissent sur le marché en Belgique.

La formation imposée aux candidats au permis moto comporte en outre depuis 1991 l'obligation d'effectuer six heures de test de conduite (au lieu de cinq auparavant), rappelle le ministre. Ces procédures seront encore renforcées dans deux ans, en application d'une directive européenne de 1991.

(Extrait de «l'Auto-guide»)

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 95 — 1099

[C — 14118]

6 AVRIL 1995. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, notamment l'article 1er, modifié par la loi du 18 juillet 1990, et l'article 3;

Vu l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 16 décembre 1981 et 21 décembre 1983;

Vu l'avis de la commission consultative administration-industrie, donné le 13 août 1992;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 24 décembre 1993;

Considérant que les Gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 4 juillet 1989;

Vu l'urgence;

Considérant la nécessité de mettre fin le plus rapidement possible à l'importation frauduleuse de motocyclettes non agréées;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. A l'article 3 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, modifié par les arrêtés royaux des 16 décembre 1981 et 21 décembre 1983, sont apportées les modifications suivantes.

A. Le § 3 est complété par les alinéas suivants :

"Cette autorisation donne lieu à la délivrance d'un document appelé "procès-verbal d'agrément à titre isolé".

Les essais nécessaires pour l'établissement de ce procès-verbal d'agrément et le rapport y afférent seront exécutés par un organisme chargé du contrôle des véhicules en circulation.

Ce procès-verbal ne nécessite pas la délivrance du certificat de conformité du modèle faisant l'objet de l'annexe 1."

B. Il est inséré un § 7, rédigé comme suit :

"§ 7. Une vignette autocollante, destinée à être apposée sur la demande d'immatriculation, doit être délivrée en même temps que le certificat de conformité ou le procès-verbal d'agrément à titre isolé.

Cette vignette doit reprendre les indications suivantes :

- marque;
- genre;
- type;
- numéro de châssis;
- numéro du procès-verbal d'agrément (PVA);
- signature (soit d'une personne désignée par le constructeur ou par le mandataire ou l'un des mandataires et dont le nom et la signature sont déposés au Ministère des Communications et de l'Infrastructure, soit du fonctionnaire délégué);
- date."

Art. 2. L'article 7 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 16 décembre 1981, est remplacé par la disposition suivante :

MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR

N. 95 — 1099

[C — 14118]

6 APRIL 1995. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990, en op artikel 3;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976, 16 december 1981 en 21 december 1983;

Gelet op het advies van de raadgevende commissie administratienijverheid, gegeven op 13 augustus 1992;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 24 december 1993;

Overwegende dat de Gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende de noodzaak om zo spoedig mogelijk een einde te stellen aan de frauduleuze invoer van niet goedgekeurde motorfietsen;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 3 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 december 1981 en 21 december 1983, worden de volgende wijzigingen aangebracht.

A. § 3 wordt aangevuld met de volgende leden :

"Deze toelating geeft aanleiding tot de afgifte van een document, genaamd "proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval".

De voor het opstellen van dit proces-verbaal van goedkeuring vereiste testen worden uitgevoerd en het verslag terzake wordt opgesteld door een instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

Dit proces-verbaal vereist geen uitreiking van het gelijkvormigheidsattest van het model zoals opgenomen in bijlage 1."

B. Een § 7 wordt ingevoegd, luidend als volgt :

"§ 7. Een zelfklevend vignet, bestemd om op de inschrijvingsaanvraag te worden gekleefd, moet samen met het gelijkvormigheidsattest of het proces-verbaal van goedkeuring als alleenstaand geval worden afgegeven.

Dit vignet moet de volgende informatie bevatten :

- merk;
- aard;
- type;
- chassisnummer;
- nummer van het proces-verbaal van goedkeuring (PVG);
- handtekening (ofwel van een door de constructeur of door de mandataris of één van de mandatarissen aangeduide persoon waarvan de naam en de handtekening bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur zijn neergelegd ofwel van de gemachtigde ambtenaar);
- datum."

Art. 2. Artikel 7 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 16 december 1981, wordt vervangen door de volgende

"Article 7. Frais d'agrément.

Les frais d'agrément et la délivrance de tout document y afférent sont à charge du demandeur. Le barème suivant est d'application :

I. Nouveau PVA

— cyclomoteur à 2 roues	5 000 F
— cyclomoteur à 3 ou 4 roues	10 000 F
— motocyclette à 2 roues	15 000 F
— motocyclette à 3 ou 4 roues	20 000 F

II. Annexe à un PVA

— cyclomoteur à 2 roues	1 000 F
— cyclomoteur à 3 ou 4 roues	1 500 F
— motocyclette à 2 roues	2 000 F
— motocyclette à 3 ou 4 roues	3 000 F

III. Frais d'essais effectués par un organisme chargé du contrôle des véhicules en circulation

10 000 F (TVA comprise)."

Art. 3. L'article 36 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976 et 16 décembre 1981, est remplacé par la disposition suivante :

"Article 36. Surveillance.

Sont qualifiées pour rechercher les infractions au présent règlement général, les personnes visées à l'article 3 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

Dans l'exercice de leurs missions, ces personnes ont les pouvoirs qui leur sont attribués par la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité."

Art. 4. L'article 36bis du même arrêté, y inséré par l'arrêté royal du 16 décembre 1981, est remplacé par la disposition suivante :

"Article 36bis. Peines.

Toute infraction au présent règlement général est punie des peines prévues par la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité."

Art. 5. Dans l'annexe à l'arrêté ministériel du 18 janvier 1977 établissant le taux des redevances à percevoir pour la délivrance des procès-verbaux d'agrément et des certificats d'agrément pour véhicules, modifié par l'arrêté ministériel du 17 mars 1982, sont supprimés au point A., les mentions et les montants suivants :

I" — cyclomoteur à 2 roues	1 750 F
— cyclomoteur à 3 ou 4 roues	3 500 F
— moto à 2 ou 3 roues	7 000 F"
II" — cyclomoteur à 2 roues	1 200 F
— cyclomoteur à 3 ou 4 roues	1 800 F
— moto à 2 ou 3 roues	3 200 F"

2

bepaling :

"Artikel 7. Goedkeuringskosten.

De goedkeuringskosten en de afgifte van elk bijbehorend document zijn ten laste van de aanvrager. Volgend barema is van toepassing :

I. Nieuw PVG

— bromfiets met 2 wielen	5 000 F
— bromfiets met 3 of 4 wielen	10 000 F
— motorfiets met 2 wielen	15 000 F
— motorfiets met 3 of 4 wielen	20 000 F

II. Bijlage bij een PVG

— bromfiets met 2 wielen	1 000 F
— bromfiets met 3 of 4 wielen	1 500 F
— motorfiets met 2 wielen	2 000 F
— motorfiets met 3 of 4 wielen	3 000 F

III. Kosten voor testen uitgevoerd door een instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen

10 000 F (BTW inbegrepen)."

Art. 3. Artikel 36 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976 en 16 december 1981, wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Artikel 36. Toezicht.

Zijn bevoegd om de overtredingen van dit algemeen reglement op te sporen, de personen bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Bij de uitvoering van hun opdrachten beschikken deze personen over de bevoegdheden die hun worden toegekend bij de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Art. 4. Artikel 36bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 16 december 1981, wordt vervangen door de volgende bepaling :

"Artikel 36bis. Straffen.

Elke overtreding van dit algemeen reglement wordt bestraft met de straffen voorgeschreven bij de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen."

Art. 5. In de bijlage bij het ministerieel besluit van 18 januari 1977 tot vaststelling van het tarief der vergoedingen te innen voor de afgifte van de processen-verbaal van goedkeuring en van goedkeuringsdocumenten voor voertuigen, gewijzigd door het ministerieel besluit van 17 maart 1982, worden volgende bepalingen en bedragen, opgenomen onder punt A., geschrapt :

I" — bromfiets met 2 wielen	1 750 F
— bromfiets met 3 of 4 wielen	3 500 F
— motorfiets met 2 of 3 wielen	7 000 F"
II" — bromfiets met 2 wielen	1 200 F
— bromfiets met 3 of 4 wielen	1 800 F
— motorfiets met 2 of 3 wielen	3 200 F"

11274

MONITEUR BELGE — 28.04.1995 — BELGISCH STAATSBLAD

III" — cyclomoteur à 2 roues	600 F
— cyclomoteur à 3 ou 4 roues	900 F
— moto à 2 ou 3 roues	1 600 F"
IV" — cyclomoteur à 2 roues	400 F
— cyclomoteur à 3 ou 4 roues	700 F
— moto à 2 ou 3 roues	1 400 F"
V" — cyclomoteur à 2 roues	300 F
— cyclomoteur à 3 ou 4 roues	500 F
— moto à 2 ou 3 roues	1 000 F"

Art. 7. Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du premier mois qui suit celui au cours duquel il aura été publié au *Moniteur belge*.

Art. 8. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 6 avril 1995.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

E. DI RUPO

III" — bromfiets met 2 wielen	600 F
— bromfiets met 3 of 4 wielen	900 F
— motorfiets met 2 of 3 wielen	1 600 F"
IV" — bromfiets met 2 wielen	400 F
— bromfiets met 3 of 4 wielen	700 F
— motorfiets met 2 of 3 wielen	1 400 F"
V" — bromfiets met 2 wielen	300 F
— bromfiets met 3 of 4 wielen	500 F
— motorfiets met 2 of 3 wielen	1 000 F"

Art. 7. Dit besluit treedt in werking de eerste dag van de eerste maand volgend op die gedurende welke het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 8. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 6 april 1995.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,

E. DI RUPO