

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2014

22 september 2014

WETSVOORSTEL

**betreffende de bestrijding
van tachograaffraude**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2014

22 septembre 2014

PROPOSITION DE LOI

**relative à la lutte contre la fraude
au tachygraphe**

(déposée par M. Jef Van den Bergh et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe fraude met tachografen te bestrijden. Het benoemt de concrete gevallen waarin sprake is van fraude of het niet willen meewerken aan een controle en trekt de geldboetes en de gevangenisstraffen gevoelig op. Bovendien wordt het mogelijk een verval van het recht tot sturen op te leggen.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à lutter plus efficacement contre la fraude au tachygraphe. Elle énumère les cas concrets dans lesquels il est question de fraude ou de refus de coopérer à un contrôle, et augmente sensiblement le montant des amendes et la durée des peines d'emprisonnement. La proposition de loi prévoit en outre la possibilité de prononcer une déchéance du droit de conduire.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 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: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

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
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt de tekst over van voorstel DOC 53 3034/001.

Tachografen zijn van cruciaal belang om te kunnen controleren of professionele bestuurders in het wegvervoer de regels voor rij- en rusttijden naleven. Ze helpen de verkeersveiligheid, de werkomstandigheden van de bestuurders en de eerlijke concurrentie tussen bedrijven in het wegvervoer te bevorderen.

In 2011 werden aanzienlijk meer fraudegevallen met tachografen vastgesteld. In meer dan 70 % van de gevallen ging het om buitenlandse bestuurders. Ondanks het feit dat minder controles werden uitgevoerd, steeg het aantal op tachograaf fraude betrapte bestuurders van 38 in 2010 naar 81, een stijging met 53 %. In 58 van de 81 fraudegevallen ging het om buitenlandse vrachtwagenchauffeurs, 57 van de 58 waren EU-onderdanen. Tijdens controleacties in 2013 werd telkens bij een belangrijk aandeel van de gecontroleerde vrachtwagens fraude vastgesteld (bv. 6 maart 2013: 14 van de 77 gecontroleerde vrachtwagens (18 %); 18 april 2013: 10 van de 76 gecontroleerde vrachtwagens (13 %); 18 september 2013: 7 van de 40 gecontroleerde vrachtwagens (17,5 %)).

De opsporing verloopt steeds efficiënter, onder meer omdat alle wegcontroleurs een doorgedreven opleiding rond tachograaf fraude kregen en door regelmatige kennisuitwisseling met de Nederlandse en Luxemburgse controlediensten. Een nieuw EU-voorstel dat momenteel rond tachograaf fraude wordt uitgewerkt en nieuwe mogelijkheden creëert om fraude te voorkomen en op te sporen moet ervoor zorgen dat oneerlijke concurrentie wordt aangepakt, wat de Belgische transportbedrijven alleen maar ten goede kan komen. In een werkdokument¹ van de Europese Commissie ter voorbereiding van deze wetswijziging wordt gesteld dat er twee belangrijke problemen zijn:

“1. Volgens de beschikbare gegevens blijkt een aanzienlijk aantal bestuurders van de gecontroleerde voertuigen zich niet aan de sociale regels te houden. Ruwweg een vierde van de bestuurders overtreedt met

¹ Begeleidend document bij het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition de loi DOC 53 3034/001.

Les tachygraphes jouent un rôle capital dans le contrôle du respect de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos par les transporteurs routiers professionnels. Ils aident à promouvoir la sécurité routière, les conditions de travail des conducteurs et une concurrence loyale entre les différentes firmes actives dans le transport routier.

Une augmentation considérable des cas de fraude au tachygraphe a été constatée en 2011. Plus de 70 % d'entre eux concernaient des conducteurs étrangers. Malgré la diminution des contrôles, le nombre de conducteurs convaincus de fraude au tachygraphe est passé de 38 en 2010 à 81, soit une augmentation de 53 %. Parmi ces 81 camionneurs, 58 étaient étrangers - 57 d'entre eux étaient des ressortissants de l'Union européenne. Par ailleurs, il est apparu que les fraudes constatées à l'occasion d'opérations de contrôle effectuées en 2013 concernaient chaque fois un pourcentage important des camions contrôlés (exemples: le 6 mars 2013: 14 des 77 camions contrôlés (18 %); le 18 avril 2013: 10 des 76 camions contrôlés (13 %); le 18 septembre 2013: 7 des 40 camions contrôlés (17,5 %)).

La recherche ne cesse de gagner en efficacité, notamment parce que tous les contrôleurs de la route ont bénéficié d'une formation approfondie en ce qui concerne la fraude au tachygraphe et qu'il y a des échanges réguliers de connaissances avec les services de contrôle néerlandais et luxembourgeois. Une nouvelle proposition européenne actuellement en cours d'élaboration au sujet de la fraude au tachygraphe, créant de nouvelles possibilités de prévenir et de rechercher la fraude, doit permettre de lutter contre la concurrence déloyale, ce qui ne peut que profiter aux entreprises de transport belges. Un document de travail¹ de la Commission européenne préparant cette modification de loi relève deux problèmes importants:

“1. Les données disponibles font apparaître qu'un pourcentage important des véhicules contrôlés enfreignent la réglementation sociale. Environ un quart d'entre eux enfreignent en particulier la réglementation

¹ Document accompagnant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.

name de regels inzake tachografen. Op elk willekeurig moment houden gemiddeld circa 45 000 voertuigen zich niet aan de Europese regels met betrekking tot tachografen. Dit voortdurend negeren van de verplichtingen voor minimale rusttijden en de daardoor bij de bestuurders veroorzaakte vermoeidheid, leidt tot een jaarlijkse toename van de maatschappelijke kosten van ongevallen met naar schatting bijna 2,8 miljard euro. Bovendien leveren dergelijke inbreuken overtreders een buitensporig concurrentievoordeel op terwijl ze een negatieve weerslag hebben op de werking van de interne markt en ernstige gezondheidsproblemen voor de bestuurders veroorzaken.

2. Er is nog ruimte voor verbetering aan de manier waarop de (digitale) tachograaf bestuurders in hun werk bijstaat en een efficiënt vervoer ondersteunt. Hoewel de administratieve lasten voor de verschillende belanghebbenden door de invoering van de digitale tachograaf reeds beduidend kleiner zijn, liggen de jaarlijkse nalevingskosten met ongeveer 2,7 miljard euro nog altijd te hoog.

Deze twee problemen worden versterkt door het feit dat tachografen kwetsbaar zijn voor fraude, door de weinig doeltreffende controles en het onvoldoende afschrikkende effect van de straffen. Voorts wordt het tachograafstelsel nog niet optimaal gebruikt.”

Tachograaffraude wordt in België gestraft op basis van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg. Er kan een geldboete van 50 tot 10 000 euro en een gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden worden opgelegd.

Om doeltreffend te zijn, zijn evenredige en ontrafende straffen nodig. We verwijzen hierbij graag naar de strafmaat die wordt gehanteerd in de wetten betreffende het goederen- en reizigersvervoer over de weg die in 2013 werden goedgekeurd in het parlement². Men kan vaststellen dat in deze wetten voor zware en ernstige overtredingen de maximumgeldboete wordt opgetrokken tot 50 000 euro en in minimumstraffen gaande van 500 tot 1 250 euro is voorzien. Ook gevangenisstraffen tot 3 jaar behoren tot de mogelijkheden. De bedragen van de geldboetes worden verhoogd en gedifferentieerd in functie van de mate waarin een inbreuk concurrentieverstoerend is.

² Wetsontwerpen 53K2612, 53K2613 en 53K2614.

sur les tachygraphes. En moyenne, 45 000 véhicules sont à tout moment en infraction quant à la réglementation UE sur les tachygraphes. Ce non-respect persistant des obligations relatives aux temps de repos minimaux entraîne de la fatigue pour les conducteurs, un phénomène qui, selon les estimations, serait responsable d’une augmentation du coût sociétal des accidents de près de 2,8 milliards d’euros par an. Il confère aussi un avantage concurrentiel déloyal aux contrevenants, ce qui a une incidence négative sur le fonctionnement du marché intérieur et de graves répercussions sur la santé des conducteurs.

2. Il est possible d’améliorer encore la manière dont le tachygraphe (numérique) facilite le travail du conducteur et contribue à l’efficacité du transport. Même si l’introduction du tachygraphe numérique a déjà considérablement réduit la charge administrative imposée aux différentes parties intéressées, les coûts liés au contrôle, estimés à environ 2,7 milliards d’euros, sont encore trop élevés.

Ces deux problèmes sont dus au fait que le système de contrôle par tachygraphe est globalement vulnérable à la fraude; que les contrôles sont peu efficaces et que l’effet dissuasif des sanctions est insuffisant et enfin, que l’utilisation du système de contrôle par tachygraphe n’est pas suffisamment optimisée.”

En Belgique, la fraude au tachygraphe est punie sur la base de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d’exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable. Une amende de 50 à 10 000 euros et une peine d’emprisonnement de 8 jours à 6 mois peuvent être infligées.

Pour être efficaces, les sanctions doivent être proportionnées et dissuasives. Nous renvoyons, à ce propos, à la peine prévue par les lois sur le transport routier de marchandises et de voyageurs votées par le Parlement² en 2013. Nous constatons que ces lois portent le montant maximum de l’amende à 50 000 euros en cas d’infractions graves, et qu’elles prévoient des amendes d’un montant minimum de 500 à 1 250 euros. Les peines d’emprisonnement de 3 ans maximum figurent également parmi les possibilités. Les amendes sont majorées et différenciées selon l’impact anticoncurrentiel de l’infraction.

² Projets de loi 53K2612, 53K2613 et 53K2614.

Aangezien tachograaffraude vooral voorkomt in het reizigers- en goederenvervoer, verdient het aanbeveling om de bestraffingen in lijn te brengen met deze nieuwe wetgevingen. Fraude of vervalsing, is niet enkel concurrentieverstorend, maar heeft bovendien een impact op de verkeersveiligheid.

De minimale geldboete in de huidige wetgeving is met 50 euro bijzonder laag, zeker gelet op de onmiddellijke inning van 2 640 euro voor tachograaffraude. Een geldboete van 500 euro (+ opdecimen) zou in dit geval dan ook een beter minimum zijn en van dezelfde grootte-orde als de minimumboete waarin de hierboven aangehaalde wetten voorzien voor gelijkaardige inbreuken. Het maximumbedrag van de geldboetes, dat sinds 1960 onveranderd bleef op 10 000 euro, is eveneens niet meer aangepast aan de huidige economische realiteit en beantwoordt niet meer aan de eis van de Europese regelgever dat de straffen “doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend” moeten zijn. Het wetsvoorstel brengt de maximale boete in lijn met de maximumgeldboete van 50 000 euro waarin de hierboven aangehaalde wetten voorzien voor gelijkaardige inbreuken.

Tevens zou het opleggen van een verval van het recht tot sturen mogelijk moeten zijn. Dit kan eenvoudig worden ingevoerd, naar analogie van de vervalverklaring als bedoeld in artikel 24 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Dit verval kan zowel van toepassing zijn op de bestuurder als op de natuurlijke persoon die binnen een onderneming de fraude heeft georganiseerd. Het is aan de rechter om te oordelen van wie de fraude uitgaat.

Het wetsvoorstel voegt een lid toe aan artikel 2, § 1 van de vermelde wet van 18 februari 1969 waardoor in een aparte bestraffing voor tachograaffraude wordt voorzien. Een afzonderlijke strafmaat is nu bijvoorbeeld reeds ingevoegd voor het overtreden van de geldende productnormen. We trekken de termijn van de gevangenisstraf op tot minimaal 2 maanden en maximaal één jaar. Een minimale gevangenisstraf van 2 maanden betekent o.a. een geldboete van 1 000 euro (x opdecimen) voor de verantwoordelijke firma, gelet op de berekeningswijze voorzien in het Strafwetboek. Een maximumgevangenisstraf van 1 jaar kan de aanhouding ter plaatse betekenen van de overtreder, gelet op de zwaarwichtigheid van de feiten.

Het wetsvoorstel benoemt de concrete gevallen waarin sprake is van fraude of het niet willen meewerken aan een controle. Deze opsomming is gebaseerd op Verordening (EEG) nr. 3821/85 waarin de gevallen

Étant donné que la fraude au tachygraphe touche surtout le secteur du transport de passagers et de marchandises, il est recommandé d'aligner les sanctions sur ces nouvelles lois. Outre qu'elles sont anticoncurrentielles, la fraude et la falsification nuisent à la sécurité routière.

L'amende d'un montant minimum de 50 euros prévue par l'actuelle législation en matière de fraude au tachygraphe est particulièrement légère, certainement par rapport à la perception immédiate de 2 640 euros en cas de fraude. Une amende de 500 euros (majorée des décimes additionnels) constituerait donc, dans ce cas, une amende minimale plus adéquate, et du même ordre de grandeur que l'amende minimale prévue par les lois précitées en cas d'infractions similaires. Inchangé depuis 1960 et fixé à 10 000 euros, le plafond des amendes n'est en outre plus adapté à la réalité économique actuelle et ne correspond plus aux exigences du législateur européen, qui entend que les sanctions soient “effectives, proportionnées et dissuasives”. La présente proposition de loi aligne l'amende maximale sur l'amende d'un montant maximum de 50 000 euros prévue par les lois précitées en cas d'infractions similaires.

En outre, il devrait être possible d'infliger une déchéance du droit de conduire, sanction que l'on pourrait instaurer simplement, par analogie avec la déchéance visée à l'article 24 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Cette déchéance peut s'appliquer aussi bien au conducteur qu'à la personne physique qui a organisé la fraude au sein d'une entreprise. C'est au juge qu'il appartient de déterminer de qui émane la fraude.

La présente proposition de loi ajoute à l'article 2, § 1^{er}, de la loi précitée du 18 février 1969 un alinéa qui prévoit une sanction distincte en cas de fraude au tachygraphe. Une peine distincte est par exemple déjà prévue, à l'heure actuelle, en cas d'infraction aux normes de produits en vigueur. La durée de l'emprisonnement est portée à deux mois au minimum et à un an au maximum. Compte tenu du mode de calcul établi par le Code pénal, une peine d'emprisonnement d'un minimum de deux mois entraîne notamment une amende de 1 000 euros (x décimes additionnels) pour la firme responsable. Une peine d'emprisonnement d'un maximum d'un an peut entraîner l'arrestation sur place du contrevenant compte tenu de la gravité des faits.

La proposition de loi indique les cas concrets dans lesquels il est question de fraude ou de refus de collaborer à un contrôle. Cette énumération se fonde sur le règlement (CEE) n° 3821/85, qui énumère les cas

die het frauderen of het niet willen meewerken aan een controle betreffen worden opgesomd evenals op de boetecatalogus voor het wegvervoer.

Meer bepaald gaat het om:

1° het gebruik of het bezit van een bestuurderskaart waarvan een ander persoon titularis is;

2° het gebruik van een als verloren of gestolen gemelde bestuurderskaart;

3° het gebruik van een valse of vervalste bestuurderskaart;

4° het voorleggen van valse of vervalste documenten;

5° het vervalsen, wissen of vernietigen van gegevens op één of meer registratiebladen of van de op de bestuurderskaart opgeslagen data;

6° de door het controleapparaat afgedrukte gegevens vervalsen, wissen of vernietigen;

7° weigeren om de afdruk van de door het controleapparaat geregistreerde gegevens voor controle over te leggen;

8° weigeren om de in het voertuig aanwezige registratiebladen of bijzondere bladen voor controle voor te leggen op verzoek van een bevoegd persoon;

9° weigeren om het controleapparaat te laten controleren;

10° weigeren om de bestuurderskaart voor controle over te leggen;

11° het frauduleus manipuleren van het controleapparaat via het verhinderen van een correcte registratie, via het wijzigen of wissen van gegevens in het geheugen, via het ontoegankelijk maken of vernietigen van geregistreerde gegevens, via de aanwezigheid van een voorziening met de intentie tot bovengenoemde inbreuken.

Ook de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen dient te worden aangepast. Aangezien deze wet enkel betrekking heeft op de technische kenmerken van het controleapparaat, kan de opsomming hier beperkt worden tot het frauduleus manipuleren van het controleapparaat via het verhinderen van een correcte registratie, via het wijzigen of wissen van

concernant la fraude ou le refus de collaborer, ainsi que sur le catalogue des amendes pour le transport par route.

Cela concerne notamment:

1° l'utilisation ou la possession d'une carte de conducteur dont une autre personne est titulaire;

2° l'utilisation d'une carte déclarée perdue ou volée;

3° l'utilisation d'une carte de conducteur fausse ou falsifiée;

4° la production de documents faux ou falsifiés;

5° la falsification, l'effacement ou la destruction de données figurant sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement ou enregistrées sur la carte de conducteur;

6° la falsification, l'effacement ou la destruction des données imprimées par l'appareil de contrôle;

7° le refus de présenter pour contrôle l'impression des données enregistrées par l'appareil de contrôle;

8° le refus de présenter pour contrôle, à la demande d'une personne habilitée, les feuilles d'enregistrement ou les feuilles particulières présentes dans le véhicule;

9° le refus de laisser contrôler l'appareil de contrôle;

10° le refus de présenter pour contrôle la carte de conducteur;

11° la manipulation frauduleuse de l'appareil de contrôle pour empêcher un enregistrement correct, en modifiant ou en effaçant certaines données de la mémoire, en rendant les données enregistrées inaccessibles ou en les détruisant, ou en installant un dispositif dans l'intention de commettre les infractions précitées.

Il convient de modifier également 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. Cette loi ne concernant que les caractéristiques techniques de l'appareil de contrôle, l'énumération peut se résumer en l'occurrence à la manipulation frauduleuse de l'appareil de contrôle pour empêcher un enregistrement correct, en modifiant ou en effaçant certaines données de la

gegevens in het geheugen, via het ontoegankelijk maken of vernietigen van geregistreerde gegevens, via de aanwezigheid van een voorziening met de intentie tot bovengenoemde inbreuken.

Tot slot willen we aanstippen dat de bepaling van art. 2, § 2 van de wet 18 februari 1969 die voorziet in een verbeurdverklaring of tijdelijke vastlegging van een voertuig in de door de Koning bepaalde gevallen in de praktijk dode letter blijft. Noch in het koninklijk besluit van 9 april 2007 houdende uitvoering van de verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, noch in het koninklijk besluit van 14 juli 2005 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer worden immers de gevallen bepaald waarin een voertuig tijdelijk aan de ketting kan worden gelegd. Om de verbeurdverklaring of de tijdelijke vastlegging van het vervoermiddel effectief mogelijk te maken dient de Koning de gevallen te bepalen in de vermelde koninklijke besluiten.

Bovendien verdient het aanbeveling om na te gaan of het bedrag van de onmiddellijke inning zoals bepaald in bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg wel voldoende is. Punt e.11 van deze bijlage legt het boetebedrag voor het frauduleus manipuleren van het controleapparaat via het verhinderen van een correcte registratie, via het wijzigen of wissen van gegevens in het geheugen, via het ontoegankelijk maken of vernietigen van geregistreerde gegevens, via de aanwezigheid van een voorziening met de intentie tot bovengenoemde inbreuken momenteel vast op 2 640 euro.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)
Stefaan VERCAMER (CD&V)
Leen DIERICK (CD&V)

mémoire, en rendant les données enregistrées inaccessibles ou en les détruisant, ou en installant un dispositif dans l'intention de commettre les infractions précitées.

Nous tenons enfin à souligner que l'article 2, § 2, de la loi du 18 février 1969 qui prévoit la confiscation ou l'immobilisation temporaire d'un véhicule dans les cas déterminés par le Roi reste lettre morte en pratique. En effet, ni l'arrêté royal du 9 avril 2007 portant exécution du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, ni l'arrêté royal du 14 juillet 2005 portant exécution du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route n'indiquent dans quels cas un véhicule peut être mis temporairement à la chaîne. Pour que la confiscation ou l'immobilisation temporaire du moyen de transport soit effectivement possible, le Roi doit énumérer ces cas dans les arrêtés royaux précités.

Il s'indique en outre de vérifier si le montant de la perception immédiate visée à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route est bien suffisant. Le point e.11 de cette annexe fixe actuellement à 2 640 euros l'amende due du chef de manipulation frauduleuse de l'appareil de contrôle pour empêcher un enregistrement correct, les données ayant été modifiées ou effacées, les données enregistrées étant inaccessibles ou ayant été détruites, un dispositif ayant été installé dans l'intention de commettre les infractions précitées.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 2, § 1, van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 29 december 2010, worden, voor het zesde lid, dat het negende lid zal vormen, drie nieuwe leden ingevoegd, luidende:

“Wordt gestraft met een gevangenisstraf van twee maanden tot één jaar en een geldboete van 500 tot 50 000 euro hij die de volgende handelingen stelt met het oog op het bemoeilijken of het onmogelijk maken van de controle op de naleving van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer:

1° het gebruik of het bezit van een bestuurderskaart waarvan een ander persoon titularis is;

2° het gebruik van een als verloren of gestolen gemelde bestuurderskaart;

3° het gebruik van een valse of vervalste bestuurderskaart;

4° het voorleggen van valse of vervalste documenten;

5° het vervalsen, wissen of vernietigen van gegevens op één of meer registratiebladen of van de op de bestuurderskaart opgeslagen data;

6° de door het controleapparaat afgedrukte gegevens vervalsen, wissen of vernietigen;

7° weigeren om de afdruk van de door het controleapparaat geregistreerde gegevens voor controle over te leggen;

8° weigeren om de in het voertuig aanwezige registratiebladen of bijzondere bladen voor controle voor te leggen op verzoek van een bevoegd persoon;

9° weigeren om het controleapparaat te laten controleren;

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

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

Art. 2

Dans l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable, modifié en dernier lieu par la loi du 29 décembre 2010, trois alinéas rédigés comme suit sont insérés avant l'alinéa 6, qui devient l'alinéa 9:

“Sera puni d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 500 euros à 50 000 euros quiconque aura accompli, en vue de compliquer ou d'empêcher le contrôle du respect de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les actes suivants:

1° utiliser ou posséder une carte de conducteur dont une autre personne est titulaire;

2° utiliser une carte déclarée perdue ou volée;

3° utiliser une carte de conducteur fausse ou falsifiée;

4° produire des documents faux ou falsifiés;

5° falsifier, effacer ou détruire des données figurant sur une ou plusieurs feuilles d'enregistrement ou enregistrées sur la carte de conducteur;

6° falsifier, effacer ou détruire les données imprimées par l'appareil de contrôle;

7° refuser de présenter pour contrôle l'impression des données enregistrées par l'appareil de contrôle;

8° refuser de présenter pour contrôle, à la demande d'une personne habilitée, les feuilles d'enregistrement ou les feuilles particulières présentes dans le véhicule;

9° refuser de laisser contrôler l'appareil de contrôle;

10° weigeren om de bestuurderskaart voor controle over te leggen;

11° het frauduleus manipuleren van het controleapparaat via het verhinderen van een correcte registratie, via het wijzigen of wissen van gegevens in het geheugen, via het ontoegankelijk maken of vernietigen van geregistreerde gegevens, via de aanwezigheid van een voorziening met de intentie tot bovengenoemde inbreuken.

Wordt met dezelfde straffen gestraft hij die met het oog op het bemoeilijken of het onmogelijk maken van de controle op de naleving van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer het controleapparaat niet gebruikt.

Bovendien kunnen de rechtbanken voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste vijf jaar de vervallenverklaring uitspreken van het recht om een motorrijtuig te besturen. De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing.”

Art. 3

In artikel 4, § 1, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 29 december 2010, worden, voor het zesde lid, dat het negende lid zal vormen, twee nieuwe leden ingevoegd, luidende:

“Het frauduleus manipuleren van het controleapparaat via het verhinderen van een correcte registratie, via het wijzigen of wissen van gegevens in het geheugen, via het ontoegankelijk maken of vernietigen van geregistreerde gegevens, via de aanwezigheid van een voorziening met de intentie tot bovengenoemde inbreuken wordt gestraft met een gevangenisstraf van twee maanden tot één jaar en een geldboete van 500 tot 50 000 euro.

10° refuser de présenter pour contrôle la carte de conducteur;

11° manipuler frauduleusement l'appareil de contrôle pour empêcher un enregistrement correct, en modifiant ou en effaçant certaines données de la mémoire, en rendant les données enregistrées inaccessibles ou en les détruisant, ou en installant un dispositif dans l'intention de commettre les infractions précitées.

Sera puni des mêmes peines quiconque n'aura pas utilisé l'appareil de contrôle, en vue de compliquer ou d'empêcher le contrôle du respect de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

Les tribunaux peuvent de surcroît prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus. Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables.”

Art. 3

Dans l'article 4, § 1^{er}, de 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, modifié en dernier lieu par la loi du 29 décembre 2010, il est inséré avant l'alinéa 6, qui formera l'alinéa 9, deux nouveaux alinéas rédigés comme suit:

“La manipulation frauduleuse de l'appareil de contrôle pour empêcher un enregistrement correct, en modifiant ou en effaçant certaines données de la mémoire, en rendant les données enregistrées inaccessibles ou en les détruisant, ou en installant un dispositif dans l'intention de commettre les infractions précitées, sera punie d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 500 euros à 50 000 euros.

Bovendien kunnen de rechtbanken voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste vijf jaar de vervallenverklaring uitspreken van het recht om een motorrijtuig te besturen. De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing.”

30 juni 2014

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)
Stefaan VERCAMER (CD&V)
Leen DIERICK (CD&V)

Les tribunaux peuvent de surcroît prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus. Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables.”

30 juin 2014