

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

26 mars 2014

PROPOSITION DE LOI**relative à la lutte contre
la fraude au tachygraphe**(déposée par M. David Geerts
et Mme Karin Temmerman)**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

26 maart 2014

WETSVOORSTEL**betreffende de bestrijding
van tachograaffraude**(ingediend door de heer David Geerts
en mevrouw Karin Temmerman)**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 à l'encontre de la personne qui a ordonné la fraude.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel wil extra maatregelen invoeren om fraude met tachografen doeltreffender 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 aan de opdrachtgever van de fraude.

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^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)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^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 toezpraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig 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

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le tachygraphe numérique est un appareil électronique qui est intégré dans le véhicule et qui enregistre les données suivantes: les temps de conduite et de repos du chauffeur, la vitesse du véhicule, la distance parcourue, les irrégularités.

Les tachygraphes jouent un rôle capital dans le contrôle du respect des règles relatives aux temps de conduite et de repos par les entreprises de transport de marchandises (de plus de 3,5 tonnes) et de transport de personnes (à partir de neuf personnes). Ils contribuent à améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs, à simplifier la gestion des entreprises de transport et à promouvoir une concurrence loyale entre les entreprises actives dans le transport routier.

Le tachygraphe numérique est en effet obligatoire dans tous les pays de l'Union européenne et en Suisse. La réglementation en la matière est inscrite dans le règlement européen (CEE) 3821/85.

Grâce à une formation approfondie des contrôleurs de la route et à un échange de connaissances avec les services de contrôle néerlandais et luxembourgeois notamment, les contrôles gagnent en efficacité. 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 travail de la Commission européenne préparant cette modification de loi relève quelques problèmes:

Premièrement, il ressort de l'étude qu'un grand nombre d'entreprises ne respectent pas les règles sociales. Quelque 45 000 véhicules seraient à tout moment de contrôle en infraction avec les règles de l'UE en matière de tachygraphe.

C'est surtout le non-respect des temps de conduite et de repos qui est un problème majeur. Ce non-respect représente une source de stress supplémentaire pour les conducteurs, a des répercussions sur leur santé et représente un danger pour la sécurité routière. On estime que les accidents dus au non-respect des temps de conduite et de repos coûtent, par an, 2,8 milliards d'euros à la collectivité. Les conducteurs de camions ne commettent pas toujours ces infractions de leur propre initiative: la plupart du temps, c'est leur supérieur qui les y oblige.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De digitale tachograaf is een elektronisch toestel dat in het voertuig wordt ingebouwd en de volgende gegevens registreert: rij- en rusttijden van de chauffeur, de snelheid van het voertuig, de afgelegde afstand, onregelmatigheden.

Tachografen zijn van cruciaal belang om te kunnen controleren of bedrijven in het goederen- (van meer dan 3,5 ton)- en personenvervoer (vanaf 9 personen) de regels voor rij- en rusttijden naleven. Ze helpen de verkeersveiligheid te verbeteren, de werkomstandigheden van de bestuurders, het beheer van transportondernemingen te vereenvoudigen en de eerlijke concurrentie tussen bedrijven in het wegvervoer te bevorderen.

De digitale tachograaf is immers verplicht in alle landen van de Europese Unie en Zwitserland. De regelgeving hieromtrent wordt vervat via de Europese verordening (EEG) 3821/85.

Door een doorgedreven opleiding voor wegcontroleurs en *know how* uitwisseling met ondermeer de Nederlandse en Luxemburgse controlediensten verlopen de controles efficiënter. Een nieuw EU-voorstel dat momenteel rond tachograaf fraude wordt uitgewerkt en nieuwe mogelijkheden creëert om fraude op te sporen en te voorkomen moet ervoor zorgen dat oneerlijke concurrentie wordt aangepakt, wat de Belgische transportbedrijven alleen maar ten goede kan komen. In een werkdocument van de Europese Commissie ter voorbereiding van deze wetswijziging worden enkele problemen onder de aandacht gebracht:

Ten eerste blijkt uit het onderzoek dat er een groot aantal bedrijven zich niet aan de sociale regels houden. Plus minus 45 000 voertuigen zouden zich op elk willekeurig controlemoment niet aan de EU-regels met betrekking tot tachografen houden.

Voor al het negeren van de rij- en rusttijden is een groot probleem. Dit veroorzaakt extra stress en gezondheidsproblemen voor de chauffeurs en is gevaarlijk voor de verkeersveiligheid. Naar schatting 2,8 miljard euro zou de jaarlijkse maatschappelijke kost van ongevallen zijn, veroorzaakt door het niet respecteren van rij- en rusttijden. Deze overtredingen door de vrachtwagenbestuurders gebeuren niet altijd op eigen initiatief, maar worden meestal opgelegd door hun overste.

Pour un pays comme la Belgique qui, en raison de sa situation centrale, de ses bonnes voies de communication et de ses facilités de transport, est souvent considéré comme le carrefour de l'Europe, le secteur du transport routier est une activité économique essentielle. Cependant, ce secteur est très exposé à diverses formes de concurrence déloyale. De telles infractions confèrent un avantage concurrentiel aux contrevenants vis-à-vis d'autres entreprises et affectent le fonctionnement du marché. Le chauffeur salarié qui est au service de l'entreprise n'a pas vraiment intérêt à organiser une telle fraude sous sa propre responsabilité. Il faut en outre tenir compte du fait, révélé récemment, qu'environ 50 % des indépendants inscrits dans le secteur du transport sont de faux indépendants.

Deuxièmement, il faut accorder une attention particulière à l'optimisation du tachygraphe numérique pour que celui-ci aide davantage les chauffeurs dans leur travail et optimise l'efficacité du transport.

De plus, de nombreux cas de fraude restent impunis à cause de l'insuffisance des contrôles et de la légèreté des sanctions. Les amendes pour fraude au tachygraphe peuvent actuellement aller de 50 à 10 000 euros (la perception immédiate étant de 2 400 euros en cas de fraude) et les peines de prison peuvent aller de 8 jours à 6 mois.

Majoration des amendes

Afin de lutter plus fermement et de manière plus crédible contre ce type de pratiques frauduleuses et d'être en ligne avec la législation du 15 juillet 2013 sur le transport routier de marchandises et de voyageurs (loi 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), l'augmentation des peines minimales de 50 euros, qui passeront désormais à 500 euros, est une mesure forte. En cas d'infraction grave à la législation relative aux tachygraphes, le montant des amendes maximales sera porté à 50 000 euros et les peines d'emprisonnement pourront atteindre 2 mois à un an.

Voor een land als België dat door zijn centrale ligging, vlotte verbindingswegen en transportfaciliteiten vaak wordt beschouwd als het kruispunt van Europa, is de transportsector een essentiële economische activiteit, maar ook heel vatbaar voor oneerlijke vormen van concurrentie. Dergelijke inbreuken leveren overtreders een concurrentievoordeel op tegenover andere bedrijven en hebben een negatieve impact op de werking van de markt. De chauffeur zelf die werknemer is en ten dienste staat van het bedrijf, heeft er zelf weinig belang bij deze fraude op eigen verantwoordelijkheid te organiseren. Bovendien moet men rekening houden met een andere recente indicatie die aantoont dat ongeveer 50 % van de in de transportsector ingeschreven zelfstandigen zich bevinden in een situatie van schijnzelfstandigheid.

Ten tweede moet men extra aandacht besteden om de digitale tachograaf te optimaliseren zodat het chauffeurs beter bijstaat in de uitoefening van hun job en het vervoer zo efficiënt mogelijk laat verlopen.

Bovendien wordt er nu veel fraude ongemoeid gelaten door het feit dat de controles ontoereikend zijn en de bestraffing te laag. Boetes voor tachograaffraude kunnen momenteel gaan van 50 tot 10 000 euro (gelet op minimaal 2 400 euro onmiddellijke inning bij fraude) en gevangenisstraffen van 8 dagen tot 6 maanden.

Verhogen van de boetes

Om kordater en geloofwaardiger op te treden tegen dit soort van fraudepraktijken en in lijn te zijn met de wetgeving betreft het goederen- en reizigersvervoer over de weg van 15 juli 2013 (wet 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 de gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet voldaan zijn om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26 EG van de Raad en houdende uitvoering van de verwondering EG nr. 1073/2009 en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van de gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobUSDiensten en tot wijziging van verordening EG 561/2006) is de verhoging van de minimumstraffen van 50 naar 500 euro een sterke maatregel. Bij ernstige inbreuken van de wetgeving omtrent tachografen zouden maximum geldboetes opgetrokken worden tot 50 000 euro en zijn gevangenisstraffen van 2 maanden tot 1 jaar mogelijke sancties.

Les amendes sont majorées et différenciées selon l'impact anticoncurrentiel de l'infraction. Outre qu'elles sont anticoncurrentielles, les infractions relatives aux temps de conduite et de repos et, certainement, la fraude et la falsification nuisent à la sécurité routière. La conduite en état de fatigue est aussi dangereuse que la conduite à une vitesse excessive ou la conduite sous influence.

Infliger la déchéance du droit de conduire

Conscients que l'augmentation des amendes ne suffira pas à éradiquer la fraude, nous souhaitons également inscrire la déchéance du droit de conduire dans l'arsenal des sanctions possibles, mais surtout comme moyen de dissuasion vis-à-vis de ceux qui pourraient être tentés de frauder. Cette déchéance du droit de conduire s'applique 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. L'objectif ne peut être de rendre le chauffeur responsable d'actions qu'il entreprend sous la direction de son supérieur. En outre, dans le cas de telles infractions, il convient d'examiner suffisamment si l'on ne se trouve pas en présence de faux indépendants.

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.

La présente proposition de loi dresse une liste, basée sur le Règlement précité (CEE) n° 3821/85, de onze cas de fraude qui relèveront de la loi proposée et qui seront sanctionnés en vertu de celle-ci.

Il est également nécessaire de s'attaquer aussi résolument à la fraude à l'appareil même du tachygraphe. 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, devra être adaptée à cet effet.

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

De bedragen van de geldboetes worden verhoogd en gedifferentieerd in functie van de mate waarin een inbreuk concurrentieverstorend is. Overtredingen op de rij- en rusttijden, en zeker de fraude of vervalsing, brengen boven het feit dat het concurrentieverstorend is, de verkeersveiligheid in het gedrang. Vermoeidheid is even gevaarlijk als te snel rijden of rijden onder invloed.

Opleggen verval van het recht op sturen

De fraude wordt niet enkel opgelost door het verhogen van de boetes, maar evenzeer streven wij voor het opleggen van een verval van het recht tot sturen als mogelijke bestraffing, maar vooral als ontradingsmiddel om fraude toe te passen. Dit verval van het recht op sturen is van toepassing 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 kan niet de bedoeling zijn dat de chauffeur verantwoordelijk wordt gesteld voor acties die hij onderneemt onder leiding van zijn overste. Bovendien moet bij dergelijke inbreuken schijnzelfstandigheid voldoende onderzocht worden.

Het wetsvoorstel voegt een lid toe aan artikel 2, § 1 van de vermelde wet van 18 februari 1969 waardoor in een aparte bestraffing voor tachograaf fraude 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.

Het wetsvoorstel maakt een oplijsting van een elftal fraudegevallen die onder deze wet zullen vallen en bestraft worden, gebaseerd op de reeds eerder vermelde Verordening (EEG) nr 3821/85.

Eveneens is het noodzakelijk om de fraude even zwaar aan te pakken aan het tachograaf toestel zelf. 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 zal hiervoor moeten 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

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.

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. Car ce n'est qu'en prenant des mesures efficaces que nous pourrions faire reculer la fraude, le dumping social et la concurrence déloyale.

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

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. Want enkel door doeltreffende maatregelen te nemen zullen we fraude, sociale dumping en oneerlijke concurrentie kunnen terugdringen.

David GEERTS (sp.a)
Karin TEMMERMAN (sp.a)

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

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 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, 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, aura donné l'ordre d'accomplir les actes suivants ou permis, par l'organisation de l'entreprise, 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;

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 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 opdracht geeft tot het stellen van de volgende handelingen of door de organisatie van de onderneming volgende handelingen mogelijk maakt, 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° refuser de laisser contrôler l'appareil de contrôle;

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 aura donné l'ordre de ne pas utiliser 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:

"Quiconque ordonne 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 puni d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 500 euros à 50 000 euros.

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.

Wordt met dezelfde straffen gestraft hij die opdracht geeft 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 te gebruiken.

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:

"Hij die opdracht geeft tot 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.

Après avoir déterminé l'identité du responsable de la fraude, 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.”.

19 mars 2014

Bovendien kunnen de rechtbanken na de bepaling wie al dan niet verantwoordelijk is voor het plegen van de fraude 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.”

19 maart 2014

David GEERTS (sp.a)
Karin TEMMERMAN (sp.a)