

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1998-1999

25 MARS 1999

Projet de loi relative au transport de choses par route

Procédure d'évocation

RAPPORT FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES PAR M. COENE

Le présent projet de loi a été évoqué par le Sénat le 27 janvier 1999. Le délai d'examen, qui est venu à expiration le 8 mars 1999, a été prolongé jusqu'au 2 avril 1999 par la commission parlementaire de concertation.

La commission des Finances et des Affaires économiques a consacré trois réunions à la discussion du présent projet de loi, à savoir les 9 février, 16 et 25 mars 1999.

Ont participé aux délibérations de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Hatry, président; Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Goovaerts, Hotyat, Moens, Van Wallendael, Weyts, Mme Willame-Boonen et M. Coene, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Happart, Istasse, Mmes Lizin et Merchiers.

Voir:

Documents du Sénat:

1-1242 - 1998/1999:

N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.

N°s 2 et 3: Amendements.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1998-1999

25 MAART 1999

Wetsontwerp betreffende het vervoer van zaken over de weg

Evocatieprocedure

VERSLAG NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN UITGEBRACHT DOOR DOOR DE HEER COENE

Dit wetsontwerp werd op 27 januari 1999 door de Senaat geëvoceerd. De onderzoekstermijn, die op 8 maart 1999 verstreek, werd door de parlementaire overlegcommissie verlengd tot 2 april 1999.

De commissie heeft drie vergaderingen gewijd aan de bespreking van dit wetsontwerp, namelijk op 9 februari, 16 en 25 maart 1999.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Goovaerts, Hotyat, Moens, Van Wallendael, Weyts, mevrouw Willame-Boonen en de heer Coene, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Happart, Istasse, de dames Lizin en Merchiers.

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-1242 - 1998/1999:

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Nrs. 2 en 3: Amendementen.

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le secteur du transport routier de marchandises est régi, à l'heure actuelle, par la loi du 1^{er} août 1960.

Depuis une vingtaine d'années, la situation du secteur a profondément évolué, notamment en raison de l'instauration du marché unique européen.

Pour faire face à toutes les nouvelles conditions qui prévalent aujourd'hui, le ministre présente un projet de loi tel qu'il a été adopté en séance plénière par la Chambre des représentants. Son objectif est triple :

1. Il consacre la libéralisation de l'accès au marché résultant du droit communautaire.
2. Il renforce et améliore les conditions d'accès à la profession de transporteur routier.
3. Il introduit la notion de co-responsabilité possible de différents intervenants dans la chaîne de transport.

En ce qui concerne la libéralisation de l'accès au marché, la réalisation du marché unique a impliqué la suppression progressive des restrictions quantitatives et des contingents. Cette libéralisation est totale depuis le 1^{er} juillet 1998 avec la généralisation du cabotage routier intra-communautaire (transport entre deux points situés dans un même pays, réalisé par un transporteur d'un autre pays).

Il est logique de prévoir que la disparition des restrictions quantitatives doit s'accompagner de conditions d'accès à la profession plus strictes. Ces conditions sont au nombre de trois : honorabilité, capacité professionnelle et capacité financière.

Des dispositions qualitatives sont ainsi proposées afin de garantir au maximum la loyauté de la concurrence entre les transporteurs routiers ainsi que la bonne santé économique et financière du secteur. Elles doivent également contribuer à améliorer la sécurité routière.

En ce qui concerne la co-responsabilité, il est prévu que les donneurs d'ordre, les chargeurs ou les auxiliaires de transport pourront être punis au même titre que les auteurs directs de contraventions et délits commis par l'entreprise de transport dans des cas bien précis comme la surcharge ou le non-respect des temps de conduite et de repos.

Cette co-responsabilité ne pourra s'établir de façon automatique : il appartiendra toujours au pouvoir judiciaire de démontrer que les donneurs d'ordre, les chargeurs ou les auxiliaires de transport ont donné des instructions ou posé des actes qui mènent imman-

I. INLEIDING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De sector van het goederenvervoer over de weg valt momenteel onder de wet van 1 augustus 1960.

De sector maakt al zo'n jaar of twintig een diepgaande evolutie door, die met name toe te schrijven is aan de invoering van de Europese eenheidsmarkt.

Teneinde passend op alle facetten van de thans heersende, nieuwe context te kunnen inspelen, stelt de minister een wetsontwerp voor dat is aangenomen in de plenaire vergadering van de Kamer van volksvertegenwoordigers. Het bevat drie doelstellingen :

1. Het verleent een wettelijke grondslag aan de liberalisering van de toegang tot de markt, die er is gekomen onder invloed van het Europese recht.
2. Het strekt tot een verstrenging en een verbetering van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerder.
3. Het voert het begrip in van de «medeverantwoordelijkheid» die kan rusten op de verschillende tussenpersonen die bij het vervoer betrokken zijn.

Inzake de liberalisering van de toegang tot de markt heeft de totstandbrenging van de eenheidsmarkt de geleidelijke afschaffing van de kwantitatieve beperkingen of de contingenten tot gevolg gehad. Sinds 1 juli 1998 is die liberalisering volledig rond; op die datum werd de veralgemening van de intra-communautaire cabotage over de weg (vervoer tussen twee plaatsen in eenzelfde land door een vervoerder van een ander land) immers een feit.

De afschaffing van de kwantitatieve beperkingen moet logischerwijs gepaard gaan met strengere voorwaarden inzake de toegang tot het beroep. Die voorwaarden zijn : betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht.

Aldus worden ook kwalitatieve bepalingen voorgesteld, teneinde ervoor te zorgen dat de mededinging tussen de wegvervoerders zo loyaal mogelijk verloopt en dat de sector economisch en financieel gezond blijft. Die bepalingen moeten eveneens leiden tot een grotere verkeersveiligheid.

Wat de medeverantwoordelijkheid betreft, zullen de opdrachtgevers of de verladers op dezelfde wijze kunnen worden gestraft als de personen die daadwerkelijk een overtreding hebben begaan, of als vervoerbedrijven die specifieke wanbedrijven hebben gepleegd, zoals overvracht of de niet-naleving van de rij- en rusttijden.

Die medeverantwoordelijkheid geldt niet automatisch : het blijft de taak van de rechterlijke macht aan te tonen dat de opdrachtgevers of de verladers instructies hebben gegeven of handelingen hebben uitgevoerd, waardoor een overtreding onvermijdelijk

quablement à commettre une faute. Les droits de la défense seront, dès lors, toujours préservés.

Enfin, plus accessoirement, le projet de loi permettra :

- de simplifier et d'accélérer le processus de délivrance des licences;
- d'organiser un contrôle plus optimal et plus permanent des entreprises;
- de confirmer la mise en place d'organes consultatifs et de concertation avec le secteur.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un membre se réfère à la libéralisation de l'accès au marché résultant du droit communautaire et demande si les derniers obstacles à cette libéralisation qui subsistaient encore (par exemple sous forme de tarifs) ont complètement disparu.

Le ministre confirme qu'il ne reste plus rien des restrictions.

Une deuxième question du même membre porte sur la formation professionnelle des transporteurs. Il est évident que la formation doit porter sur l'aptitude physique et technique à la conduite, mais une formation en matière de gestion et une connaissance élémentaire de la comptabilité sont également nécessaires. En effet, trop souvent les transporteurs, surtout les indépendants, considèrent que toutes les recettes sont du bénéfice et peuvent être dépensées et ils ne prévoient rien pour payer leurs impôts, ni pour l'amortissement de leurs camions, avec comme conséquence beaucoup de faillites dans le secteur. Quel programme de formation existe-t-il actuellement ?

Le ministre confirme que la formation en matière de gestion est nécessaire dans le secteur du transport, tout comme pour d'autres secteurs. La capacité professionnelle est réglée dans le chapitre III du projet de loi.

L'article 10 prévoit que si l'entreprise est une personne physique, elle satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsque, soit cette personne physique, soit une autre personne désignée par elle et qui dirige effectivement et en permanence les activités visées à l'article 3, 1^o et 2^o, est titulaire d'un certificat ou d'une attestation de capacité professionnelle.

Pour être considérée comme dirigeant effectivement et en permanence l'activité de transport d'une entreprise, la personne qui met en œuvre son certificat ou son attestation de capacité professionnelle dans cette entreprise doit intervenir fréquemment dans un certain nombre d'activités déterminées. Il faut qu'elle la dirige réellement.

werd. Bijgevolg blijven de rechten van de verdediging onverkort gevrijwaard.

Tot slot worden met dit wetsontwerp ook de volgende nevendoelestellingen nagestreefd :

- vereenvoudiging en bespoediging van de procedure tot afgifte van vervoersvergunningen;
- invoering van een betere en permanente controle op de bedrijven;
- bevestiging van het voornemen om instanties in het leven te roepen voor overleg met en raadpleging van de sector.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid verwijst naar de liberalisering van de toegang tot de markt die het gevolg is van het gemeenschapsrecht, en vraagt of de laatste hinderpalen die deze liberalisering nog in de weg stonden (bijvoorbeeld in de vorm van tarieven) volledig verdwenen zijn.

De minister bevestigt dat er geen beperkingen meer overblijven.

Een tweede vraag van hetzelfde lid heeft betrekking op de beroepsopleiding van de vervoerders. Het is duidelijk dat de opleiding gericht moet zijn op het verwerven van een fysieke en technische bekwaamheid om een voertuig te besturen maar ook kennis van bedrijfsvoering en een elementaire kennis van boekhouding zijn noodzakelijk. Al te vaak gaan vervoerders, en vooral zelfstandigen, ervan uit dat hun ontvangsten winst zijn die kan worden uitgegeven en zij leggen geen reserve aan om hun belastingen te betalen of om hun vrachtwagens of te schrijven, wat tot heel wat faillissementen in de sector leidt. Welk opleidingsprogramma bestaat er thans ?

De minister bevestigt dat een opleiding op het gebied van bedrijfsvoering in de transportsector, net als in andere sectoren, noodzakelijk is. De vakbekwaamheid wordt geregeld in hoofdstuk III van het wetsontwerp.

Artikel 10 bepaalt dat indien de onderneming een natuurlijke persoon is, zij aan de voorwaarde van vakbekwaamheid voldoet wanneer ofwel deze natuurlijke persoon ofwel een andere door hem aangewezen persoon die de in artikel 3, 1^o en 2^o bedoelde werkzaamheden daadwerkelijk en permanent leidt, houder is van een getuigschrift of een bewijs van vakbekwaamheid.

Opdat er sprake kan zijn van een daadwerkelijke en permanente leiding van de vervoerswerkzaamheden, moet de persoon die zijn getuigschrift of zijn bewijs van vakbekwaamheid doet gelden voor die onderneming, regelmatig tussenkomen in een bepaald aantal welomschreven activiteiten. Die persoon moet die activiteit werkelijk leiden.

Le certificat de capacité professionnelle est délivré par le ministre ou par son délégué, conformément aux prescriptions fixées par le Roi, à toute personne physique qui a d'abord suivi les cours organisés par le ministre ou par les organismes que le Roi agréé à cette fin, et a ensuite réussi les examens organisés par un jury d'examen que le ministre constitue.

L'attestation de capacité professionnelle visée à l'article 10 est le document qui, délivré par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque autre État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, prouve qu'une personne physique possède la compétence requise par l'État membre concerné.

À la demande d'un membre de savoir si des examens analogues sont organisés dans chaque pays de l'Union européenne, le ministre répond affirmativement.

Un intervenant suivant estime que les amendes de 50 000 francs à 150 000 francs, prévues par l'article 37, sont élevées.

Le ministre fait observer que les chiffres cités sont repris du rapport de la Chambre. Pendant la discussion, le ministre s'est référé à un projet d'arrêté royal, approuvé par le Conseil des ministres le 5 février dernier et actuellement présenté au Conseil d'État, qui prévoit de moduler les amendes en fonction de la gravité de l'infraction et qui reprend les chiffres cités.

Une amende de 50 000 francs est prévue pour des fraudes tout à fait volontaires. D'autres amendes, nettement inférieures à 10 000 francs, sont aussi prévues, notamment en cas d'infractions plus légères afin de pouvoir adapter les amendes aux réalités que rencontre un conducteur de poids lourd sur les routes. Un exemple : un transporteur ayant un excès de temps de conduite d'un quart d'heure ou d'une demi-heure, est actuellement frappé d'une amende de 10 000 francs, tout comme le conducteur qui a 15 ou 16 heures d'excès de temps de conduite. Celui qui va payer plus que les 10 000 francs actuellement prévus, sera un conducteur qui a dépassé son temps de conduite de plus de 2 heures. Le gouvernement estime que dans ce cas l'on peut difficilement parler de circonstances fortuites.

Selon un autre commissaire, le projet de loi à l'examen poursuit quatre objectifs, à savoir :

- améliorer la structure de la réglementation;
- l'adapter aux dispositions réglementaires de l'Union européenne en vue de libéraliser l'accès au marché;
- simplifier le système des licences de transport;

Het getuigschrift van vakbekwaamheid wordt afgegeven door de minister of zijn gemachtigde aan elke natuurlijke persoon die overeenkomstig de voorschriften bepaald door de Koning eerst de cursussen heeft gevolgd die worden georganiseerd door de minister of door de instellingen die de Koning daartoe erkent en die vervolgens geslaagd is voor de examens die worden georganiseerd door een examencommissie die de minister samenstelt.

Het in artikel 10 bedoelde bewijs van vakbekwaamheid is het document afgegeven door de hier toe door elke andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte aangewezen overheid of instantie, dat aantoon dat de natuurlijke persoon de door de betrokken lidstaat vereiste bekwaamheid bezit.

Op de vraag van een lid of in elk land van de Europese Unie analoge examens worden georganiseerd, antwoordt de minister bevestigend.

Een volgende spreker is de mening toegedaan dat de boeten van 50 000 frank tot 150 000 frank waarin artikel 37 voorziet, hoog zijn.

De minister merkt op dat die cijfers uit het Kamer-verslag komen. Tijdens de bespreking heeft de minister verwezen naar een ontwerp van koninklijk besluit dat door de Ministerraad op 5 februari jongstleden is goedgekeurd en thans is voorgelegd aan de Raad van State. Dat besluit wil de boetes aanpassen aan de ernst van het misdrijf en neemt de aangehaalde cijfers over.

Opzettelijk bedrog wordt bestraft met een boete van 50 000 frank. Om de boeten te kunnen aanpassen aan de realiteit waarmee een vrachtwagenbestuurder op de weg geconfronteerd wordt, is voorzien in boeten die veel lager liggen dan 10 000 frank, onder meer in het geval van lichtere overtredingen. Een vervoerder die de toegestane rijtijd overschrijdt met bijvoorbeeld een kwartier of een halfuur, wordt thans bestraft met een geldboete van 10 000 frank net als de bestuurder die de toegestane rijtijd heeft overschreden met 15 of 16 uren. Iemand die in de nieuwe regeling meer dan 10 000 frank moet betalen, zal een bestuurder zijn die de toegestane rijtijd met meer dan twee uren overschreden heeft. De regering is van mening dat men in zo'n geval moeilijk van toevallige omstandigheden kan gewagen.

Volgens een ander commissielid heeft het voorliggende wetsontwerp vier doelstellingen, zijnde :

- de verbetering van de structuur van de reglementering;
- een aanpassing aan de reglementaire bepalingen van de Europese Unie om de toegang tot de markt te liberaliseren;
- de vereenvoudiging van het systeem van voervergunningen;

— sanctionner les coauteurs intervenant dans le transport, lorsque certaines infractions sont commises.

L'intervenant peut souscrire pleinement aux trois premiers objectifs, mais formule certaines remarques sur le quatrième point.

L'instauration de la notion de coresponsabilité poursuit en fait un double objectif: d'une part, inciter les coauteurs à vérifier la qualité de transporteur en les dissuadant de faire usage des services d'un transporteur qui ne remplit pas toutes les conditions légales et, d'autre part, réduire la pression exercée sur le transporteur par certains coauteurs forts de leur position dominante sur le marché. Chacun reconnaît que ces situations existent dans la pratique et chacun reconnaît également la nécessité de pouvoir imposer des sanctions en pareil cas, afin de mettre un terme au sentiment d'impunité qu'éprouvent les coauteurs.

L'intervenant peut souscrire à la philosophie du projet de loi et rappelle à cet égard les principales infractions constatées dans le cadre du transport de marchandises par route pour compte de tiers: 41 % des infractions ont trait à la falsification des disques du tachygraphe et au non-respect des temps de roulage et de repos, 15 % des infractions sont liées au fait que les intéressés ne sont pas en possession de licences valables et 5 % sont liées à des surcharges. Les infractions restantes sont imputables à d'autres causes.

L'article 37 du projet de loi n'est pas un cas unique. L'arrêté royal du 3 mars 1966 fixant un contrat-type pour le transport rémunéré de certains produits et matières en vrac par véhicules à benne dispose déjà expressément qu'est puni comme auteur ou complice le commettant, l'intermédiaire ou toute autre personne qui participe à la commission de l'infraction dans les conditions prévues par les articles 66 et 67 du Code pénal.

L'arrêté royal du 12 novembre 1998 relatif au transport des marchandises dangereuses par route, à l'exception des matières explosives et radioactives, dispose également que des tiers peuvent être punis comme coresponsables, complices ou auteurs pour la commission d'actes par lesquels ils enfreignent les dispositions légales.

De plus, cet article de loi n'est pas non plus une première au niveau international. C'est ainsi que le concept de la coresponsabilité a été instauré en France en 1992 par un décret visant à établir la coresponsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, du chargeur, du destinataire et même du mandataire.

Le texte de l'article 37, § 1^{er}, 1^o et 2^o, du projet de loi fait une nette distinction entre, d'une part, les infrac-

— de bestrafving van de medeactoren bij het vervoer in geval van bepaalde inbreuken.

Spreker kan de drie eerste doelstellingen volledig onderschrijven, doch heeft bedenkingen over het vierde punt.

De invoering van het begrip medeverantwoordelijkheid heeft in feite een tweevoudige bedoeling: enerzijds de medeactoren ertoe aanzetten zich te vergewissen van de hoedanigheid van de vervoerder door hen af te raden gebruik te maken van de diensten van een vervoerder die wettelijk niet in orde is en anderzijds de druk te verminderen die sommige medeactoren uitoefenen op de vervoerder, op basis van hun machtspositie in de markt. Iedereen erkent dat deze situaties zich in de praktijk voordoen en iedereen erkent ook de noodzaak om in dergelijke gevallen sancties te kunnen opleggen om paal en perk te stellen aan het gevoel van straffeloosheid bij de medeactoren.

Spreker kan de filosofie van het wetsvoorstel onderschrijven en verwijst hiervoor naar de belangrijkste overtredingen bij het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden: 41 % van de overtredingen hebben betrekking op vervalsingen van de tachograafslijven, en op het niet-naleven van rij- en rusttijden, 15 % van de overtredingen betreffen het ontbreken van een geldige vergunning, nog eens 15 % betreffen de overbelading en het overige gedeelte van de overtredingen is te wijten aan andere oorzaken.

Artikel 37 van het wetsontwerp is wel geen unicum. Zo wordt reeds in het koninklijk besluit van 3 maart 1966 tot vaststelling van een type-overeenkomst voor het vervoer van bepaalde stortgoederen en -producten met kipwagens tegen vergoeding, uitdrukkelijk vermeld dat ook opdrachtgevers, tussenpersonen of elke andere persoon die deelneemt aan het begaan van de overtreding onder voorwaarden bepaald bij de artikelen 66 en 67 van het Strafwetboek, gestraft worden als dader of mededader.

Ook het koninklijk besluit van 12 november 1998 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van de ontplofbare en radioactieve stoffen, bepaalt dat derden als medeverantwoordelijke, mededader of dader, gestraft kunnen worden ingeval zij daden stellen waarbij zij de wettelijke bepalingen overtreden.

Daarnaast is het wetsartikel ook geen unicum op internationaal vlak. Zo is in 1992 in Frankrijk het concept van de medeverantwoordelijkheid bij decreet ingevoerd om de medeverantwoordelijkheid van de afzender, commissionair, bevrachter, geadresseerde en zelfs mandataris vast te stellen.

De tekst van artikel 37, § 1, 1^o en 2^o, van het wetsontwerp maakt een duidelijk onderscheid tussen,

tions pour lesquelles il est d'office dressé procès-verbal à l'encontre des coacteurs et, d'autre part, celles qui peuvent donner lieu à un procès-verbal si les données transmises au ministère public sont passibles de poursuites.

Le commissaire ne peut marquer son accord sur l'insertion du mot «sciemment» (doc. Chambre n° 1743/4) dans cet article. Cette insertion rend en fait cette distinction superflue et apporte un éclairage assez particulier sur l'application des règles.

Comment peut-on prouver dans la pratique qu'un donneur d'ordre, un chargeur, un commissionnaire de transport ou un commissionnaire-expéditeur a sciemment omis de s'assurer que la licence de transport requise a été délivrée pour le véhicule utilisé et que la lettre de voiture requise a été établie?

L'intervenant a le sentiment que le gouvernement donne ainsi l'impression d'avoir certes introduit la notion de «coresponsabilité», mais cette insertion hypothèque toute coresponsabilité dans le secteur. Est-ce là l'objectif poursuivi? L'intervenant considère que tel n'est pas le but poursuivi et que le projet de loi entend bel et bien instaurer la coresponsabilité. Étant donné qu'il appert de la jurisprudence constante de la Cour de cassation qu'une omission ou une imprudence ne peuvent jamais donner lieu à une participation coupable, le mot «sciemment» est superflu et dénué de sens.

Le terme «coresponsabilité» n'a guère de sens en droit pénal. C'est ainsi que la commission Legros, qui avait été chargée de réviser le Code pénal, a préconisé dans son rapport de supprimer les articles 66 et 67 du Code pénal relatifs à la participation coupable. L'intervenant propose dès lors d'insérer des dispositions pénales applicables aux coacteurs du transport, parallèlement à celles applicables au transporteur. Cela correspond par ailleurs aux dispositions du chapitre I^{er} de l'accord relatif aux mesures d'accompagnement en faveur des transporteurs routiers belges dans le cadre de la transposition en droit belge de la directive 93/89 instaurant notamment l'eurovignette pour les véhicules destinés au transport de marchandises. Cet accord, qui a été cosigné par le vice-premier ministre et ministre de l'économie, prévoit que sera élaboré un cadre réglementaire et légal approprié, notamment pour ce qui est de l'honorabilité, de la solvabilité et de la capacité professionnelle des transporteurs routiers, ainsi que de la responsabilité des tiers qui sont parties à des associations de transport.

Le ministre explique que l'article 37 a fait l'objet de beaucoup de discussions.

L'objectif poursuivi par le gouvernement est incontestablement d'introduire la notion de coresponsabilité des différents intervenants dans la chaîne

enerzijds, inbreuken die ambtshalve leiden tot het opstellen van een proces-verbaal tegen de mede-actoren en, anderzijds, inbreuken die kunnen leiden tot het opstellen van een proces-verbaal indien aan het openbaar ministerie gegevens worden verstrekt waardoor een vervolging kan worden ingesteld.

Het commissielid ziet wel een probleem met de toevoeging van de woorden «wetens en willens» (Stuk Kamer, nr. 1743/4) in dit artikel. Deze toevoeging maakt in feite het onderscheid overbodig en werpt een vrij eigenaardig licht op de toepassing van de regels.

Hoe kan in de praktijk worden bewezen dat een opdrachtgever, verlader, vervoerder-commissionair of commissionair-expéditeur wetens en willens nage laten hebben zich ervan te vergewissen dat de vereiste vervoergunning werd afgeleverd en de vereiste vrachtbrief werd opgemaakt?

Spreker heeft de indruk dat de regering hierdoor de indruk wekt dat zij weliswaar het begrip «medeverantwoordelijkheid» heeft ingevoerd, maar door die toevoeging wordt elke medeverantwoordelijkheid in de sector ondermijnd. Is dit de bedoeling? Het commissielid gaat ervan uit dat dit de bedoeling niet is en dat het wetsontwerp de medeverantwoordelijkheid wel wil invoeren. Aangezien uit de vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie blijkt dat nalatigheid of onvoorzichtigheid nooit aanleiding kunnen geven tot strafbare deelneming, zijn de woorden «wetens en willens» overbodig en zinloos.

De term «medeverantwoordelijkheid» heeft weinig betekenis in de strafwet. Zo heeft de commissie-Legros, belast met de herziening van het Strafwetboek, in haar verslag een aanbeveling geformuleerd om de artikelen 66 en 67 van het Strafwetboek met betrekking tot de strafbare deelneming, af te schaffen. Spreker stelt bijgevolg voor om strafbepalingen voor de mede-actoren bij het vervoer in te voeren, naast de strafbepalingen voor de vervoerder. Dit stemt overigens overeen met de bepalingen van hoofdstuk I van het akkoord betreffende de begeleidende maatregelen ten gunste van de Belgische wegvervoerders in het kader van de omzetting in het Belgisch recht van de richtlijn 93/89 tot invoering, onder meer, van het Eurovignet voor de voertuigen bestemd voor goederenvervoer. Dit akkoord, dat mede-ondertekend is door de vice-eerste minister en minister van Economie, stipuleert dat een passend wettelijk en reglementair kader opgesteld zal worden, inzonderheid betreffende de eerbaarheid, solvabiliteit en beroepsbekwaamheid van de wegvervoerders, evenals de verantwoordelijkheid van derden die betrokken zijn bij transportverenigingen.

De minister legt uit dat over artikel 37 lang en uitvoerig gedebatteerd werd.

De regering wil onmiskenbaar het begrip medeverantwoordelijkheid invoeren van de verschillende personen die bij de vervoerketen betrokken zijn. Die

de transport. Cette coresponsabilité peut être prouvée par toute voie de droit.

Un membre cite le cas concret de l'exploitant d'une flotte de camions. Afin de prouver qu'il a sciemment donné des instructions consistant à travailler 16 heures consécutivement, il faudra qu'il ait donné ses instructions par écrit. Faute d'un écrit, il pourra toujours dire qu'il a agi inconsciemment et sans engager sa responsabilité.

Selon un autre membre, il est difficile d'apporter la preuve que quelqu'un a omis de faire quelque chose sciemment (article 37, § 1^{er}, 1^o). Il est sans doute plus facile de prouver une infraction à la disposition énoncée à l'article 37, § 1^{er}, 2^o.

Le membre admet que dans le cas cité, la preuve peut encore être donnée par le témoignage de quelqu'un qui a assisté à la façon dont les instructions ont été données.

La négligence consciente est en effet plus difficile à prouver.

Le ministre explique que les contraventions et délits visés à l'article 37, § 1^{er}, 2^o seront constatés par un agent qualifié qui trouve sur la route un chauffeur qui est, par exemple, en excès de temps de conduite. Par définition, le chauffeur est verbalisé. Il est responsable et coupable, selon les modalités de l'arrêté de 1989. Ensuite, ce chauffeur explique que son patron — ou son donneur d'ordre dans le cas d'un indépendant — lui a imposé un transport Arlon-Zeebrugge en 3 heures, ce qui n'est manifestement pas possible. À la demande du chauffeur ou d'initiative, l'agent qualifié établit un procès-verbal ou, si possible, il rassemble soit des témoignages, soit des pièces et l'ensemble est transmis au parquet afin que le dossier suive son cours à la discrétion du parquet et du pouvoir judiciaire. L'administration n'est plus au courant de la suite de l'affaire.

Sans doute, la preuve est-elle souvent difficile à apporter. Peut-on vraiment concevoir que des chargeurs, des donneurs d'ordre ou des intermédiaires de transport, vont sciemment donner des ordres par écrit qui visent à transgresser la loi ? En réalité, cela se passe autrement. Les présomptions feront pencher le juge quant à la coresponsabilité à appliquer.

Le cas visé à l'article 37, § 1^{er}, 1^o est à la fois plus simple et plus complexe. La Chambre a adopté l'ajout de l'adverbe « sciemment » en toute connaissance de cause. Il est effectivement vrai que certains chargeurs ou donneurs d'ordres ont l'habitude de travailler avec certains transporteurs. Si l'administration constate que le même chargeur travaille régulièrement avec un transporteur qui n'en est pas un (qui n'a pas reçu de

medeverantwoordelijkheid kan met alle middelen rechtens bewezen worden.

Een lid haalt het concrete geval aan van een grote transportonderneming. Om te kunnen bewijzen dat de exploitant wetens en willens instructies heeft gegeven om zonder onderbreking 16 uur te werken, moeten zijn instructies schriftelijk zijn gegeven. Ontbreekt een schriftelijk bewijs, dan kan hij steeds beweren dat hij niet wetens en willens heeft gehandeld en dus niet medeverantwoordelijk is.

Volgens een ander lid is het nog moeilijk om het bewijs te leveren dat iemand wetens en willens iets nagelaten heeft te doen (artikel 37, § 1, 1^o). De bepaling van artikel 37, § 1, 2^o is, zijns inziens, gemakkelijker te bewijzen.

Het lid geeft toe dat in het aangehaalde geval het bewijs nog geleverd kan worden door de getuigenis van iemand die heeft meegemaakt hoe de instructies gegeven werden.

Bewijzen dat iemand wetens en willens iets nagelaten heeft te doen, is inderdaad veel moeilijker.

De minister legt uit dat de overtredingen en wanbedrijven bedoeld in artikel 37, § 1, 2^o, vastgesteld worden door een bevoegd ambtenaar die op de weg een bestuurder aantreft, die bijvoorbeeld de maximum toegestane rijtijd overschreden heeft. Er wordt dan per definitie proces-verbaal opgemaakt. De bestuurder is verantwoordelijk en schuldig overeenkomstig de regeling vervat in het besluit van 1989. Gesteld dat die bestuurder vervolgens verklaart dat zijn baas — of zijn opdrachtgever in het geval van een zelfstandige — hem verplicht heeft een transport Aarlen-Zeebrugge in 3 uur uit te voeren, wat kennelijk niet mogelijk is, dan stelt de bevoegde ambtenaar op verzoek van de bestuurder of uit eigen beweging een proces-verbaal op of verzamelt, indien mogelijk, getuigenissen of bewijsstukken. Het geheel wordt overgezonden aan het parket met het oog op verdere behandeling door het parket en de rechterlijke macht. De administratie weet niet langer welk gevolg aan de zaak gegeven wordt.

Het bewijs in ongetwijfeld vaak moeilijk te leveren. Men kan zich moeilijk voorstellen dat bevrachters, opdrachtgevers of tussenpersonen bij het vervoer wetens en willens schriftelijke instructies zullen geven die de wet overtreden. In werkelijkheid gaat het er helemaal anders aan toe. Het is op grond van vermoedens dat de rechter oordeelt over een eventuele medeverantwoordelijkheid.

Het geval bedoeld in artikel 37, § 1, 1^o, is tegelijkertijd eenvoudiger en ingewikkelder. De Kamer heeft bewust de woorden « wetens en willens » toegevoegd. Het is inderdaad juist dat sommige bevrachters of opdrachtgevers de gewoonte hebben om te werken met bepaalde vervoerders. Indien de administratie vaststelt dat dezelfde bevrachter geregeld samenwerkt met een vervoerder die er geen is (dat wil zeggen die

licence), le terme « sciemment » prend toute sa valeur. Il existe en effet plusieurs moyens d'apporter la preuve que le transporteur n'a pas de licence, surtout par les techniques modernes du faux et autres voies.

Actuellement, l'administration se sent quelque peu démunie, ainsi sans doute, que le pouvoir judiciaire. En effet, l'administration constate qu'il est rarement donné suite aux procès-verbaux établis par les agents qualifiés, dont question à l'article 25 du projet de loi.

Le ministre est bien conscient que la meilleure preuve est une preuve écrite ou bien il faut une conjonction d'autres éléments, des présomptions, pour que le juge puisse juger en âme et conscience.

Le préopinant estime que cette déclaration confirme ses soupçons et que le projet de loi n'instaurera aucunement la coresponsabilité. La pression exercée sur les transporteurs ne diminuera donc pas, étant donné que l'insertion du mot « sciemment » rend en définitive impossible d'apporter les preuves nécessaires.

Un autre membre demande si la disposition d'un contrat par laquelle un donneur d'ordre stipule que le transporteur doit être en possession de toutes les licences suffit pour neutraliser les effets du mot « sciemment ». Ce type de clause est en effet de pratique courante.

Cette clause exonère alors automatiquement celui qui l'a prévue de toute sa responsabilité.

Le ministre estime que tout dépend des termes du contrat. Si certains donneurs d'ordre établissent quasi des contrats type qui sont des contrats léonins et comprennent des clauses potestatives, la responsabilité est discutable en droit devant un juge. Il est évident qu'un donneur d'ordre important a des conseils juridiques et établira des contrats de transport de telle sorte qu'il soit exonéré a priori de tout. Vu l'article 37, il ne suffit plus de reprendre dans le contrat que le transporteur doit être titulaire d'une licence, le donneur d'ordre doit s'en assurer. Il y a là une valeur ajoutée très évidente.

Un membre souligne que les dispositions pénales sont toujours interprétées de façon très restrictive et dans l'intérêt de l'inculpé qui sera présumé innocent sauf si on parvient clairement à démontrer qu'il est coupable.

Un autre intervenant désirerait avoir des précisions sur l'article 26 qui autorise les fonctionnaires à contrôler et à examiner tant les véhicules que les locaux destinés aux activités professionnelles, sans devoir être porteur d'un mandat délivré par un juge. Cet article ne viole-t-il pas la législation actuelle ?

geen vergunning heeft), zijn de woorden « wetens en willens » van groot belang. Er zijn immers verschillende middelen om te bewijzen dat de vervoerder geen vergunning heeft, vooral via allerlei moderne technieken om bedrog vast te stellen.

Thans voelt de administratie zich enigszins machteloos en dat geldt ongetwijfeld ook voor de rechterlijke macht. De administratie stelt immers vast dat slechts zelden gevolg wordt gegeven aan de processen-verbaal die worden opgesteld door de bevoegde ambtenaren bedoeld in artikel 25 van het wetsontwerp.

De minister is er zich van bewust dat het beste bewijs een schriftelijk bewijs is of nog de samenvoeging van verschillende gegevens, vermoedens, zodat de rechter in eer en geweten kan oordelen.

Het commissielid is van oordeel dat deze verklaring zijn vermoedens heeft bevestigd, namelijk dat het wetsontwerp de medeverantwoordelijkheid helemaal niet zal invoeren. De druk op de transporteurs zal niet verminderen omdat door de invoering van die woorden « wetens en willens » het uiteindelijk onmogelijk wordt gemaakt de nodige bewijzen te leveren.

Een ander lid vraagt of de bepaling in een contract waarbij een opdrachtgever stipuleert dat de vervoerder alle vergunningen moeten hebben, voldoende is om nooit wetens en willens in het gedrang te komen. Dit is in feite de gangbare praktijk.

Een dergelijke clausule zorgt ervoor dat de opdrachtgever iedere verantwoordelijkheid automatisch van zich kan afschuiven.

De minister is van mening dat alles afhangt van de manier waarop het contract is geformuleerd. Indien opdrachtgevers standaardovereenkomsten opstellen die in feite leonische contracten zijn en potestatieve voorwaarden bevatten, is de verantwoordelijkheid juridisch betwistbaar voor een rechter. Het is duidelijk dat een grote opdrachtgever juridische adviseurs heeft en vervoersovereenkomsten sluit die hem a priori van elke verantwoordelijkheid vrij pleiten. Gelet op artikel 37 volstaat het niet langer om in het contract te bepalen dat de vervoerder houder moet zijn van een vergunning. De opdrachtgever moet zich daarvan vergewissen. Er worden duidelijk bijkomende eisen gesteld.

Een lid onderstreept dat de strafbepalingen steeds zeer restrictief geïnterpreteerd worden en in het belang van de beschuldigde die geacht wordt onschuldig te zijn tenzij men erin slaagt duidelijk aan te tonen dat hij schuldig is.

Een volgende spreker zou graag wat uitleg hebben over artikel 26 dat de ambtenaren toestaat om zowel voertuigen als lokalen bestemd voor beroeps werkzaamheden, te verifiëren en te onderzoeken, zonder enig mandaat van welke rechter ook. Staat dit artikel niet haaks op de huidige wetgeving ?

Selon un commissaire, ce type de disposition n'a rien de nouveau.

Le ministre explique que l'article 26 vise des agents munis d'un mandat de police judiciaire et qui ont accès uniquement aux locaux professionnels. Les locaux affectés à l'habitation sont exclus de l'application de cette disposition.

III. DISCUSSION DES AMENDEMENTS

M. Coene dépose l'amendement n° 1 :

« Remplacer cet article par ce qui suit :

« Art. 37. — § 1. Le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sont punis, conformément aux dispositions pénales reprises à l'article 35, §§ 1, 2 et 3, lorsqu'ils ont omis de s'assurer, préalablement à l'exécution d'un transport de choses soumis à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, que :

- a) la licence de transport requise a été délivrée pour le véhicule automobile utilisé;*
- b) la lettre de voiture requise a été établie.*

§ 2. Le donneur d'ordre, le chargeur, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sont punis, conformément aux dispositions pénales reprises à l'article 35, §§ 1, 2 et 3, lorsqu'ils ont donné des instructions ou posé des actes dont ils ne pouvaient ignorer que les infractions énumérées ci-après en résulteraient :

- a) dépassement des masses et dimensions maximales autorisées des véhicules;*
- b) non-respect des prescriptions relatives à la sécurité du chargement des véhicules;*
- c) non-respect des prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules;*
- d) dépassement de la vitesse maximale autorisée des véhicules.*

§ 3. Sera puni au même titre que le transporteur si celui-ci est une personne physique — ou, si l'entreprise n'est pas une personne physique, au même titre que la personne physique à laquelle les infractions commises par cette entreprise doivent être imputées — le titulaire du certificat ou de l'attestation de capacité professionnelle qui n'aura pas dirigé effectivement et en permanence les activités de l'entreprise visées à l'article 3, 1° et 2°, conformément aux dispositions de l'article 10. »

Justification

L'ajout du mot « sciemment » implique que la participation est exclue en cas de négligence ou d'imprudence.

Volgens een commissielid is een dergelijke bepaling geen innovatie.

De minister legt uit dat artikel 26 ambtenaren beoogt die beschikken over een bevel van gerechtelijke politie en die enkel toegang hebben tot ruimten die bestemd zijn voor de beroepsuitoefening. Die bepaling kan niet worden toegepast op woonruimten.

III. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

De heer Coene dient amendement nr. 1 in :

« Dit artikel vervangen als volgt :

« Art. 37. — § 1. De opdrachtgever, de verlader, de vervoercommissionair of de commissionair-expediteur worden, overeenkomstig de in artikel 35, §§ 1, 2 en 3, opgenomen strafbepalingen, gestraft indien zij voor de uitvoering van een vervoer van zaken waarop deze wet en haar uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn, hebben nagelaten zich ervan te vergewissen dat :

- a) de vereiste vervoervergunning voor het gebruikte motorvoertuig werd afgegeven;*
- b) de vereiste vrachtbrief werd opgemaakt.*

§ 2. De opdrachtgever, de verlader, de vervoercommissionair of de commissionair-expediteur worden, overeenkomstig de in artikel 35, §§ 1, 2 en 3, opgenomen strafbepalingen, gestraft indien zij instructies hebben gegeven of daden hebben gesteld waarvan zij wisten dat de hierin genoemde inbreuken eruit zouden voortkomen :

- a) overschrijding van de toegelaten massa's en afmetingen van de voertuigen;*
- b) niet-naleving van de voorschriften betreffende de veiligheid van de lading van de voertuigen;*
- c) niet-naleving van de voorschriften betreffende de rij- en rusttijden van de bestuurders van voertuigen;*
- d) overschrijding van de toegestane maximumsnelheid van de voertuigen.*

§ 3. De houder van het getuigschrift of bewijs van vakbekwaamheid die de in artikel 3, 1° en 2°, bedoelde werkzaamheden van de onderneming niet daadwerkelijk en permanent zou hebben geleid overeenkomstig de bepalingen van artikel 10, wordt gestraft op dezelfde wijze als de vervoerder indien deze een natuurlijke persoon is of indien de onderneming geen natuurlijke persoon is, op dezelfde wijze als de natuurlijke persoon aan wie de door deze onderneming begane inbreuken moeten worden toegerekend. »

Verantwoording

Door de toevoeging van de woorden « wetens en willens » wordt benadrukt dat strafbare deelneming uitgesloten is bij nalatigheid of onvoorzichtigheid.

Étant donné la jurisprudence constante de la Cour de cassation, il ressort d'ores et déjà qu'il ne peut être question de participation punissable qu'en cas de dol général, le terme « sciemment » est superflu et inutile.

Compte tenu de cette jurisprudence, ainsi que de l'esprit de l'article visant à ne plus donner aux tiers un sentiment d'impunité, il est indiqué de renoncer au concept de coresponsabilité et d'instaurer, outre les dispositions pénales dans le chef du transporteur, des dispositions pénales dans le chef des coacteurs au transport.

Premièrement parce que le mot « coresponsabilité » ne signifie rien en droit pénal, le besoin d'une « traduction juridique » a naturellement donné « participation ».

Il n'est cependant absolument pas nécessaire d'utiliser le concept « participation » pour instaurer la responsabilité pénale des « coauteurs » dans le transport, d'autant plus que contrairement à ce que sous-entend la « coresponsabilité », la participation n'aboutit pas à un partage de la responsabilité.

Un second argument important pour abandonner toute référence à la participation, sont les recommandations formulées dans le rapport de la Commission Legros pour la révision du Code pénal visant à supprimer les articles 66 et 67 du Code pénal relatifs à la participation.

Compte tenu des recommandations de la Commission Legros, il y a lieu de faire une distinction entre des infractions pour lesquelles le transporteur peut être tenu pour responsable et des infractions pour lesquelles le donneur d'ordre, le chargeur, etc. peuvent être tenus pour responsables.

Dans les nouvelles dispositions pénales à charge des coacteurs, il est indispensable de conserver la différence initiale entre les infractions menant d'office à la rédaction d'un procès-verbal et les infractions qui peuvent mener à la rédaction d'un procès-verbal si sont fournies au ministère public des données permettant d'entamer des poursuites judiciaires.

Il est raisonnable de faire cette distinction étant donné que le fait de s'assurer de la délivrance des autorisations de transport exigées et de la rédaction de la lettre de voiture requise doit être considéré comme une condition sine qua non d'un commerce honnête.

Du fait des modifications susmentionnées, le paragraphe 2 relatif à la capacité professionnelle devient le paragraphe 3.

Le contenu de ce paragraphe n'a pas été modifié, sauf la traduction des mots « effectivement et en permanence » dans le texte néerlandais, et ce par analogie avec le texte français.

Aangezien uit vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie blijkt dat er enkel sprake kan zijn van strafbare deelneming in geval van opzet, zijn de termen « wetens en willens » overbodig en zinloos.

Deze rechtspraak indachtig, alsook de geest van het artikel om derden niet langer een gevoel van straffeloosheid te geven is het aangewezen af te stappen van het concept van de medeverantwoordelijkheid en naast de strafbepalingen in hoofde van de vervoerder ook strafbepalingen in te voeren in hoofde van de mede-actoren bij het vervoer.

Ten eerste omwille van het feit dat de term « medeverantwoordelijkheid » geen betekenis heeft in het strafrecht en gewoon omwille van de behoefte aan een juridische vertaling, wat heeft geleid tot de notie deelneming.

Het is evenwel geenszins noodzakelijk gebruik te maken van het concept « deelneming » om de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van de mede-actoren bij het vervoer in te voeren, te meer aangezien in tegenstelling tot wat de term « medeverantwoordelijkheid » laat vermoeden, deelneming nimmer leidt tot een verdeling van de verantwoordelijkheid.

Een tweede heel belangrijk argument om af te stappen van het concept van de deelneming zijn de in het verslag van de Commissie-Legros tot herziening van het Strafwetboek opgenomen aanbevelingen om de artikelen 66 en 67 van het Strafwetboek met betrekking tot de strafbare deelneming af te schaffen.

De aanbevelingen van de Commissie-Legros indachtig dient een onderscheid gemaakt te worden tussen inbreuken waarvoor de vervoerder strafrechtelijk aansprakelijk gesteld kan worden en inbreuken waarvoor de opdrachtgever, de verlader, enz. strafrechtelijk aansprakelijk gesteld kunnen worden.

Bij de nieuwe strafbepalingen lastens de mede-actoren is het noodzakelijk het initiële onderscheid te behouden tussen inbreuken die ambtshalve leiden tot de opstelling van een proces-verbaal en inbreuken die kunnen leiden tot de opstelling van een proces-verbaal indien aan het openbaar ministerie gegevens worden verstrekt die toelaten een vervolging in te stellen.

Het maken van dit onderscheid is verantwoord aangezien het zich vergewissen van de uitreiking van de vereiste vervoervergunningen en de opstelling van de vereiste vrachtbrief beschouwd dienen te worden als een conditio sine qua non voor een eerlijk handeldrijven.

Door voormelde wijzigingen wordt paragraaf 2 inzake de vakbekwaamheid thans paragraaf 3.

De inhoud van deze paragraaf werd niet gewijzigd behoudens de toevoeging van de woorden « daadwerkelijk en permanent » in de Nederlandse tekst en dit naar analogie van de Franse tekst.

M. Coene dépose l'amendement n° 2 qui est un sous-amendement à l'amendement n° 1.

Cet amendement a pour objet de :

« Dans le texte proposé, remplacer les mots « l'article 35, §§ 1^{er}, 2, et 3 » par les mots « l'article 35, §§ 1^{er} et 2. »

Justification

Dans le texte qui a été examiné initialement par la Chambre, l'article 35, § 3, portait sur les peines en cas de récidive. Or, dans le texte qui a été transmis au Sénat, ces dispositions pénales figurent à l'article 35, § 2, le § 3 portant sur la confiscation ou l'immobilisation temporaire d'un véhicule.

Il est par conséquent superflu que l'article 37 renvoie à l'article 35, § 3.

L'auteur explique que le présent amendement ne tend qu'à apporter une correction technique à l'amendement n° 1.

L'intervenant souligne l'importance du premier amendement qui poursuit en fait un double objectif : d'une part, supprimer le mot « sciemment » de manière à ne pas exclure la participation coupable en cas d'imprudence ou de négligence et, d'autre part, faire une distinction claire entre les infractions pour lesquelles seul le transporteur peut-être tenu pénalement pour responsable et les infractions pour lesquelles le donneur d'ordre, le chargeur, etc. peuvent voir leur responsabilité pénale engagée.

Le ministre répond que l'article 37 traite des punitions susceptibles de frapper les chargeurs lorsqu'ils se rendent complices ou lorsqu'ils participent sciemment à des infractions, ceci dans deux cas bien précis :

— soit, en premier lieu, lorsqu'ils omettent de s'assurer de l'existence de la licence de transport ou de la lettre de voiture;

— soit, en second lieu, lorsqu'ils donnent des instructions qui ont pour effet de provoquer, de façon quasi certaine, des infractions qui mettent, notamment, en péril la sécurité des circulations routières. Le ministre veut parler de comportements qui ne respectent pas la sécurité du chargement, qui conduisent à des dépassements des masses maximales (surcharges); qui impliquent des non-respects des temps de conduite et de repos ou qui obligent à des dépassements de la vitesse maximale.

La disposition adoptée par la Chambre des représentants instaure un système de complicité ou de participation du chargeur, conformément à l'esprit et à la lettre du Code pénal.

De heer Coene dient amendement nr. 2 in, een sub-amendement op amendement nr. 1.

Amendement nr. 2 strekt ertoe :

« In de voorgestelde tekst de woorden « artikel 35, §§ 1, 2 en 3 », vervangen door de woorden « artikel 35, §§ 1 en 2. »

Verantwoording

In de initiële tekst die in de Kamer werd behandeld, handelde artikel 35, § 3, over de straffen in geval van herhaling. In de tekst die nu is overgezonden aan de Senaat, zijn deze strafbepalingen echter opgenomen in artikel 35, § 2, en handelt § 3 over de verbeurdverklaring of de tijdelijke vastlegging van een voertuig.

Dit maakt dat elke verwijzing in artikel 37 naar artikel 35, § 3, overbodig is.

De auteur legt uit dat dit amendement in feite slechts een technische correctie van amendement nr. 1 beoogt.

Spreker onderstreept het belang van het eerste amendement dat in feite twee doelstellingen heeft, de eerste om de woorden « wetens en willens » te schrappen zodat de strafbare deelneming niet wordt uitgesloten in geval van onvoorzichtigheid of nalatigheid en de tweede om een duidelijk onderscheid te maken tussen de inbreuken waarvoor alleen de vervoerder strafrechtelijk aansprakelijk gesteld kan worden en de inbreuken waarvoor de opdrachtgever, de verlader en anderen strafrechtelijk aansprakelijk gesteld kunnen worden.

De minister antwoordt dat artikel 37 de straffen opnoemt die de verladers kunnen worden opgelegd wanneer zij medeplichtig zijn of wetens en willens deelnemen aan misdrijven, en dat in twee precieze gevallen :

— in de eerste plaats wanneer zij hebben nagelaten om zich ervan te vergewissen dat de vervoervergunning of de vrachtbrief aanwezig zijn;

— in de tweede plaats, wanneer zij instructies geven die bijna zeker tot overtredingen leiden die de veiligheid van het wegverkeer in het gedrang brengen. De minister bedoelt dan handelingen die indruisen tegen de veiligheid van de lading van de voertuigen of die leiden tot overschrijding van de maximaal toegelaten massa's (overlading), niet-naleving van de rij- en rusttijden of overschrijding van de toegestane maximumsnelheid.

De door de Kamer aangenomen bepaling stelt een systeem van medeplichtigheid en deelneming van de verlader in, dat aansluit bij de filosofie en de inhoud van het Strafwetboek.

Il en résulte que la simple négligence ou la simple imprudence ne sont pas concernées par une telle disposition, ce que confirme la jurisprudence permanente de la Cour de cassation. C'est en conséquence d'une telle analyse que la Chambre des représentants a introduit le terme « sciemment » dans l'article 37.

Pour autant, l'on ne peut absolument pas conclure que le principe initial de complicité ou de participation soit réduit à néant ou complètement ébranlé puisque les actes commis en pleine connaissance de cause restent punissables.

L'amendement n° 1, ainsi sous-amendé par l'amendement n° 2, visant le remplacement de l'article 37 du projet de loi, a pour effet de substituer au principe de complicité ou de participation un principe de double responsabilité, l'objectif avoué, que le ministre partage, étant d'assurer un « commerce honnête » et une loyauté dans le domaine de la concurrence.

Nonobstant cette communauté de vue, le ministre estime indispensable d'analyser les conséquences d'un tel amendement et d'en mesurer la portée juridique et économique.

La motivation à la base de l'amendement repose sur des arguments juridiques de deux ordres :

— la punition d'actions volontaires dans le chef du chargeur est et reste possible malgré l'ajout du terme « sciemment »; selon le ministre, ce sont d'ailleurs les actes posés en pleine connaissance de cause qui doivent être réprimés de façon prioritaire;

— la référence faite aux travaux et aux conclusions de la commission Legros, qui avaient préconisé la suppression des articles 66 et 67 du Code pénal concernant le principe de participation ou de complicité, ne peut être mise en cause; toutefois, le législateur a eu l'opportunité de se prononcer sur ce sujet lorsqu'il a revu le Code pénal sur base des travaux — beaucoup plus récents ceux-là — de la commission Franchimont: force est de constater que le législateur n'a pas saisi cette opportunité.

Le ministre conclut, que les arguments juridiques avancés par l'auteur de l'amendement, ne revêtent pas une solidité à toute épreuve.

Sur un plan plus général et plus économique, l'amendement appelle les observations suivantes.

Premièrement, en cas d'absence de la licence de transport ou de la lettre de voiture — ce qui constitue une faute grave et quasi volontaire dans le chef du transporteur —, l'on serait amené à devoir constater que le chargeur — dont la bonne foi ne pourrait être systématiquement mise en cause — serait puni au même titre, voire plus gravement, que le fautif initial.

Dat betekent dat zo'n bepaling niet slaat op nalatigheid of onvoorzichtigheid, wat overigens wordt bevestigd door de vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie. Daarom ook heeft de Kamer de woorden « wetens en willens » toegevoegd in artikel 37.

Daaruit mag men geenszins afleiden dat het basisbeginsel van de medeplichtigheid of de deelneming wordt uitgehold of op de helling gezet, aangezien daden gepleegd met kennis van zaken strafbaar blijven.

Amendement nr. 1, gesubamendeerd door amendement nr. 2, strekt ertoe artikel 37 van het wetsontwerp te vervangen en vervangt het principe van de medeplichtigheid of de deelneming door het beginsel van de dubbele verantwoordelijkheid. De bedoeling van de indieners, die de minister overigens deelt, is « een eerlijk handeldrijven » te waarborgen, alsook de nodige loyautéit op het vlak van de mededinging.

Ondanks dit gemeenschappelijk standpunt wil de minister toch waarschuwen voor de gevolgen van dit amendement en de juridische en economische impact nader onderzoeken.

De verantwoording bij het amendement berust op juridische argumenten van tweeërlei aard :

— de bestraffing van de verlader wegens opzettelijke handelingen blijft mogelijk ondanks de toevoeging van de woorden « wetens en willens »; volgens de minister moeten in de eerste plaats de daden gepleegd met kennis van zaken worden bestraft;

— de verwijzing naar de werkzaamheden en de conclusies van de commissie-Legros, die voorstander was van de afschaffing van de artikelen 66 en 67 van het Strafwetboek met betrekking tot het beginsel van de deelneming of de medeplichtigheid, is ongetwijfeld pertinent; de wetgever heeft echter de gelegenheid gehad om zich over dit punt uit te spreken tijdens de herziening van het Strafwetboek op basis van de veel recentere werkzaamheden van de commissie-Franchimont: men moet vaststellen dat de wetgever geen gebruik heeft gemaakt van deze gelegenheid.

De minister stelt dus vast dat de juridische argumenten van de indiener van het amendement niet onwrikbaar zijn.

Meer algemeen en vanuit economisch oogpunt gezien, kan op het amendement het volgende worden aangemerkt.

Ten eerste, als de vervoervergunning of de vrachtbrief ontbreken — wat een zware en — eigenlijk — opzettelijke fout is van de vervoerder —, zou de verlader — wiens goede trouw niet systematisch in twijfel kan worden getrokken — net zo zwaar worden gestraft als de oorspronkelijke schuldige of zelfs zwaarder.

Deuxièmement, il convient de ne pas perdre de vue que le chargeur n'a pas toujours l'occasion de se soumettre aux obligations précises qui lui seraient imparties par la formulation de l'amendement, ceci vu le très grand nombre de contrats de transport conclus chaque jour et vu les pratiques d'un commerce se réalisant dans un contexte très concurrentiel: le recours au téléphone, au fax et à d'autres moyens de communication est très normalement et très régulièrement utilisé. Autrement dit, l'on pourrait devoir observer certaines entraves à la bonne marche des activités économiques et industrielles.

Troisièmement, des réactions des chargeurs (au sens très large du terme: FEB, organisateurs et intermédiaires de transports, responsables de l'activité économique et industrielle: ports, centres industriels, ...) sont quasi certaines:

— ils s'estimeront injustement pénalisés car, en tout état de cause, la faute initiale ne leur est pas imputable;

— ils s'estimeront également discriminés parce que seuls les chargeurs belges pourront réellement et pratiquement être poursuivis; les moyens de droit actuels sont, dans les faits, quasi sans effet sur les ressortissants d'autres pays.

Dès lors, l'on ne peut minimaliser les risques de délocalisation d'entreprises ou de changements dans le flux de trafic, ce qui serait défavorable aux intérêts belges.

Quatrièmement, le ministre souligne que bien souvent, à son initiative, le gouvernement a pris différentes mesures qui doivent conduire non seulement à augmenter la sécurité de la circulation, mais aussi à améliorer la loyauté de la concurrence.

Bon nombre de ces mesures s'inscrivent dans le plan d'urgence pour la sécurité des poids lourds mis au point dans le courant de l'automne 1997.

a) Le projet de loi adopté par la Chambre des représentants renforce très fermement les critères qualitatifs d'accès à la profession de transporteur routier (honorabilité, capacité financière et compétence professionnelle). Il permet, enfin, d'organiser un contrôle permanent du respect des dispositions édictées.

b) Sur la proposition du ministre, le gouvernement a décidé dans le courant de juillet 1998 d'augmenter substantiellement l'effectif chargé du contrôle spécialisé du transport routier de marchandises. Vingt-cinq unités supplémentaires sont affectées à cette mission, ce qui représente un quasi doublement du staff actuel. La moitié de cet effectif supplémentaire sera opérationnelle dès le début du mois d'avril 1999; l'autre moitié, en formation, le sera immédiatement après les vacances.

Ten tweede mogen we niet uit het oog verliezen dat de verlader niet altijd de gelegenheid heeft om de verplichtingen die het amendement oplegt, uit te voeren vanwege het grote aantal vervoersovereenkomsten dat elke dag wordt gesloten en de hectische toestanden in deze sector, waar een hevige concurrentiestrijd woedt: telefoon, fax en andere communicatiemiddelen worden normaal en vaak gebruikt. Met andere woorden, het resultaat zou wel eens kunnen zijn dat men de economische en industriële activiteit stokken in de wielen steekt.

Ten derde kan men de reactie van de verladers (in de ruime zin van het woord: VBO, vervoersorganisaties en -bemiddelaars, verantwoordelijken voor de economische en industriële activiteit: havens, industriecentra, ...) zo voorspellen:

— ze zullen vinden dat ze ten onrechte gestraft worden omdat de oorspronkelijke fout hen hoe dan ook niet aangerekend kan worden;

— ze zullen vinden dat ze gediscrimineerd worden omdat alleen de Belgische verladers in de praktijk echt vervolgd kunnen worden; de bestaande wettelijke middelen hebben nagenoeg geen vat op burgers van andere landen.

Het risico dat bedrijven vertrekken of dat de vervoersstroom wordt omgelegd, met alle nadelige gevolgen van dien voor de Belgische belangen, is dan ook reëel.

Ten vierde wijst de minister erop dat de regering op zijn initiatief verschillende maatregelen heeft genomen die niet alleen de verkeersveiligheid moeten bevorderen, maar ook de eerlijke mededinging.

Een aantal van deze maatregelen passen in het urgentieplan voor de veiligheid van vrachtwagens dat in de loop van de herfst van 1997 is uitgewerkt.

a) Het wetsontwerp dat door de Kamer van volksvertegenwoordigers is goedgekeurd, versterkt de kwalitatieve vestigingsvoorwaarden voor het beroep van vervoerder over de weg (betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid). Het staat ook toe om een permanente controle te organiseren op de naleving van de wetsbepalingen.

b) Op voorstel van de minister heeft de regering in juli 1998 besloten tot een aanzienlijke verhoging van het aantal personeelsleden belast met de gespecialiseerde controle op het goederenvervoer over de weg. Vijfentwintig extra mensen zijn ingezet voor deze taak, wat bijna neerkomt op een verdubbeling van de huidige staf. De helft van dat bijkomende personeelsbestand zal vanaf april 1999 klaar zijn om zijn taak aan te vatten; de andere helft is nog in opleiding en zal klaar zijn vlak na de vakantie.

c) Enfin, le gouvernement adoptera tout prochainement un nouvel arrêté royal contenant de nouvelles pénalités qui s'appliqueront en cas d'infraction. L'objectif poursuivi consiste à adapter la pénalité en fonction de la gravité de l'infraction. Les cas d'infractions cités dans l'article 37 du projet de loi feront, bien sûr, l'objet de pénalités plus lourdes, vu leur gravité et leurs conséquences pour la sécurité routière et la loyauté de la concurrence.

En conclusion, à ce stade, le ministre ne peut pas accepter l'amendement. Il préconise plutôt de suivre de très près l'évolution de la situation et d'analyser les résultats qui découleront des nouvelles dispositions légales et des autres initiatives prises par le gouvernement. Il est clair que sur base de cet examen, le cas échéant, des mesures correctrices pourront toujours être décidées dans un futur proche.

Un membre s'inquiète du fait que, selon le ministre, cette législation ne s'appliquera qu'aux transporteurs et chargeurs belges. Le ministre ne prévoit donc pas de moyens spécifiques à l'égard d'un transporteur étranger qui provoque des accidents sur les routes belges, à l'exclusion de l'application stricte du Code pénal ?

Le ministre comprend cette inquiétude, mais il souligne que pour des transporteurs étrangers qui fréquentent nos routes, des sanctions immédiates sont prévues. Elles sont identiques à celles frappant les transporteurs belges.

Un autre membre estime que le préopinant a mis le doigt sur le problème. L'insertion du mot «sciemment» fait en sorte que dans la pratique, la coresponsabilité ne pourra pratiquement jamais être établie. La législation ne crée donc pas une concurrence déloyale entre les transporteurs belges et leurs homologues étrangers, car l'action menée par le ministre est en fait purement symbolique.

Un membre admet que c'est un moyen de rendre la législation inopérante à l'égard des chargeurs belges. Comme le ministre ne peut pas sanctionner les chargeurs étrangers, il crée en fait des conditions de concurrence analogues pour les deux catégories en affaiblissant le texte du projet de loi.

Le ministre estime que, sur le plan politique, le présent projet de loi vise plusieurs objectifs. Parmi ces objectifs figure indiscutablement l'assainissement de la profession par l'introduction d'une série de dispositions de nature à améliorer la situation — que personne ne conteste par ailleurs. En plus, le projet de loi introduit le concept de la coresponsabilité qui est en principe un bon concept de nature à assainir aussi ce marché difficile où la concurrence est forte.

Toutefois, le ministre est d'avis qu'il faut admettre le concept selon lequel l'on ne reporte pas systématiquement sa propre faute sur le dos des autres. Si le

c) De regering zal eerlang een nieuw koninklijk besluit uitvaardigen over de straffen die bij misdrijven worden opgelegd. Bedoeling is de strafmaat aan te passen aan de ernst van de overtreding. De misdrijven bedoeld in artikel 37 van het wetsontwerp zullen uiteraard het zwaarst worden bestraft vanwege hun ernst en de gevolgen voor de verkeersveiligheid en de eerlijke concurrentie.

De minister besluit dat hij het amendement in deze fase niet kan aanvaarden. Hij stelt voor de situatie van zeer nabij te volgen en de resultaten van de nieuwe wetsbepalingen en de andere initiatieven van de regering te analyseren. Op basis van dat onderzoek kunnen in de toekomst uiteraard bijsturende maatregelen worden genomen als dat nodig zou zijn.

Een lid maakt zich zorgen over de bewering van de minister, dat deze wetgeving alleen op Belgische vervoerders en verladers van toepassing zal zijn. Overweegt de minister dan geen specifieke maatregelen tegenover buitenlandse vervoerders die ongelukken veroorzaken op Belgische wegen, behalve de strikte toepassing van het Strafwetboek ?

De minister begrijpt deze bezorgdheid, maar benadrukt dat voor buitenlandse transporteurs die op onze wegen rijden, is voorzien in onmiddellijke sancties, die dezelfde zijn als voor de Belgische vervoerders.

Een ander lid is van oordeel dat het lid de vinger op de wonde gelegd heeft. Door de invoering van de woorden «wetens en willens» zal in de praktijk de medeverantwoordelijkheid bijna nooit bewezen kunnen worden. De wetgeving creëert dus geen oneerlijke concurrentie tussen Belgische en buitenlandse transporteurs, want de minister voert in feite louter een symbolische actie.

Een lid meent eveneens dat de wet op die manier ook voor de Belgische verladers buiten spel wordt gezet. De minister kan de buitenlandse verladers niet straffen en daarom creëert hij gelijke concurrentievoorwaarden voor beide categorieën door de tekst van het wetsontwerp af te zwakken.

De minister antwoordt dat het wetsontwerp verschillende politieke doeleinden nastreeft. Zo strekt het er onweerlegbaar toe het beroep opnieuw gezond te maken door de invoering van een aantal bepalingen die de situatie moeten verbeteren — wat overigens niemand betwist. Daarnaast voert het wetsontwerp het concept medeverantwoordelijkheid in, dat in principe een goed instrument is om deze problematische markt met een hevige concurrentiestrijd weer gezond te maken.

De minister wil echter niet raken aan het principe dat men zijn eigen schuld niet systematisch mag afwentelen op anderen. Wil men de verlader bij de zaak

chargeur est impliqué, il faut qu'il ait contribué à la faute. Il ne faut pas qu'automatiquement le chargeur soit considéré comme la cause de tout ce qui se passe.

Après mûre analyse à la Chambre, il apparaît que l'introduction du terme «sciemment» est plus correcte. Si à l'usage ce terme devait poser trop de problèmes — ce que le ministre ne croit pas — les travaux préparatoires donneront un éclairage au pouvoir judiciaire qui peut statuer en toute indépendance.

Sur la concurrence étrangère, le ministre explique que les transporteurs routiers peuvent faire deux types d'infractions: des infractions perceptibles immédiatement sur la route et des infractions plus indirectes et commises par des tiers par rapport au conducteur sur la route.

Dans le premier cas, tous les transporteurs (belges, européens ou extra-européens) sont mis sur le même pied et le système existant va d'ailleurs être renforcé par la prise d'un arrêté royal qui tiendra mieux compte des réalités sur la route et de la gravité de l'infraction.

Ceci veut dire qu'un transporteur belge qui est pris en infraction pour excès du temps de conduite, de surcharge ou d'autres aspects, se voit proposer soit d'acquiescer une perception immédiate qui éteint toute action judiciaire, soit de demander l'établissement d'un procès-verbal qui est transmis au parquet, après quoi le pouvoir judiciaire suit l'affaire. Un transporteur étranger peut également opter en faveur de la perception immédiate fixée au même niveau que pour le transporteur belge, mais s'il n'accepte pas la perception immédiate, il est difficile de lui établir directement un procès-verbal, ce qui implique qu'une somme d'un montant égal à la perception immédiate est retenue en consignation.

Dans le deuxième cas, celui d'un chargeur qui ne s'est pas assuré de la présence de la licence de transport chez le transporteur, si on se situe dans le cadre du projet actuel ou dans le cadre de l'amendement, il est évident que l'agent qualifié pour contrôler a plus ou moins de moyens pour établir un procès-verbal à charge d'un donneur d'ordre. Ensuite, le procès-verbal est transmis au parquet et le pouvoir judiciaire suit l'affaire.

Il est évident que pour un transporteur belge, l'affaire est normalement suivie par le pouvoir judiciaire. Pour un procès-verbal établi à charge d'un chargeur étranger, il est possible que le pays en question n'ait pas tendance à accorder une très grande diligence à la poursuite de cette action signalée par des autorités judiciaires belges.

Cette question se pose de la même façon que l'on respecte l'esprit actuel de l'article 37 ou que l'on prenne en compte l'amendement.

betrekken, dan moet hij ook schuld hebben. De verlander mag niet automatisch van alles de schuld krijgen.

Na rijp beraad in de Kamer leek de toevoeging van de woorden «wetens en willens» juister. Als deze termen in de praktijk voor te veel problemen zouden zorgen — wat de minister niet gelooft — zal de rechter, die volledig onafhankelijk oordeelt, zijn licht kunnen opsteken bij de parlementaire voorbereiding van deze wet.

Wat de buitenlandse concurrentie betreft, verklaart de minister dat de wegvervoerders in feite twee strafbare feiten kunnen plegen: misdrijven die onmiddellijk zichtbaar zijn op de weg en meer indirecte misdrijven, gepleegd door anderen dan de bestuurder.

In het eerste geval worden alle vervoerders (Belgen, Europeanen of niet-Europeanen) op gelijke voet behandeld en het bestaande systeem zal bovendien worden versterkt door de uitvaardiging van een koninklijk besluit dat beter rekening zal houden met de werkelijke situatie op de weg en met de ernst van de overtreding.

Dat betekent dat een Belgische vervoerder die wordt betrapt op overtreding van de rijtijden, op overdreven lading of nog op andere aspecten, kan kiezen voor onmiddellijke betaling van de boete waardoor de strafvordering vervalt, of voor de opstelling van een proces-verbaal dat aan het parket wordt gezonden, waarna het gerecht de zaak overneemt. Een buitenlandse vervoerder kan ook kiezen voor onmiddellijke betaling van een som die even hoog is als voor de Belgische vervoerder, maar als hij dat weigert, kan men moeilijk onmiddellijk een proces-verbaal opstellen want dat impliceert dat dezelfde som in consignatie wordt gegeven.

Het tweede geval betreft in het kader van dit ontwerp en van het amendement de verlader die zich er niet van heeft vergewist of de vervoerder een vervoervergunning heeft. Het is duidelijk dat de controlerende ambtenaar hier wel min of meer de middelen heeft om een proces-verbaal op te stellen tegen de opdrachtgever. Het proces-verbaal wordt doorgezonden naar het parket en het gerecht volgt de zaak verder op.

Voor een Belgische vervoerder zal de zaak normaal door het gerecht worden voortgezet. Bij een proces-verbaal tegen een buitenlandse vervoerder kan het voorkomen dat het land in kwestie niet veel ijver aan de dag legt bij het voortzetten van de door het Belgische gerecht gesignaleerde vordering.

Dit probleem blijft bestaan ongeacht of men de huidige tekst van artikel 37 behoudt dan wel het amendement overneemt.

Selon le ministre, l'ajout du terme «sciement» précise les choses. Même si ce terme n'était pas ajouté dans la loi, les tribunaux devraient considérer l'affaire comme si le terme «sciement» s'y trouvait, du fait des articles 66 et 67 du Code pénal, ce qui est confirmé par la jurisprudence constante de la Cour de cassation.

Un membre souhaite savoir ce qu'il arrive si le transporteur étranger ne veut pas payer le forfait ou ne dispose pas de l'argent nécessaire pour faire le dépôt de la caution.

Le ministre explique que le projet de loi prévoit que, dans ce cas, le véhicule peut être saisi. Le texte initial a d'ailleurs été amélioré sur ce point, parce que la saisie du véhicule est maintenant possible quel que soit le propriétaire.

Le membre en déduit que les transporteurs ont intérêt à donner une carte de crédit à leurs conducteurs pour leur permettre de retirer l'argent à un guichet automatique, le cas échéant.

Un autre membre n'est toujours pas convaincu par l'argumentation du ministre. En cas de négligence, il sera certainement exclu d'établir la responsabilité de qui que ce soit, même si cette responsabilité résulte d'une négligence coupable. L'intervenant maintient donc son amendement.

IV. VOTES

Le sous-amendement n° 2 est rejeté par 5 voix contre 3.

L'amendement n° 1 est rejeté par la même majorité.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 5 voix et 3 abstentions.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Le rapporteur,
Luc COENE.

Le président,
Paul HATRY.

*
* *

**TEXTE ADOPTÉ
PAR LA COMMISSION**

Voir doc. Sénat n° 1-1242/5

Volgens de minister verduidelijkt de toevoeging van de woorden «wetens en willens» de zaken. Ook als deze termen niet uitdrukkelijk in de wet worden opgenomen, moeten de rechtbanken de zaak beoordelen alsof dat wel het geval was vanwege de artikelen 66 en 67 van het Strafwetboek wat overigens wordt bevestigd door de vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie.

Een lid wil weten wat er gebeurt wanneer de buitenlandse vervoerder de forfaitaire som niet wil betalen of niet het nodige geld bij zich heeft om een som in consignatie te geven.

De minister verklaart dat het wetsontwerp bepaalt dat in dat geval het voertuig in beslag kan worden genomen. De oorspronkelijke tekst is op dat punt trouwens verbeterd, aangezien de inbeslagneming nu mogelijk is ongeacht wie de eigenaar van het voertuig is.

Het lid leidt daaruit af dat de vervoerders hun chauffeurs maar beter een kredietkaart kunnen meegeven zodat ze eventueel geld kunnen opnemen aan een geldautomaat.

Een ander lid is nog altijd niet overtuigd door de argumentatie van de minister. In geval van nalatigheid zal het zeker uitgesloten zijn om nog verantwoordelijkheid toe te wijzen, ook al is men met opzet nalatig. Spreker handhaaft dan ook zijn amendement.

IV. STEMMINGEN

Subamendement nr. 2 wordt verworpen met 5 tegen 3 stemmen.

Amendement nr. 1 wordt met dezelfde meerderheid verworpen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 5 stemmen bij 3 onthoudingen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

De rapporteur,
Luc COENE.

De voorzitter,
Paul HATRY.

*
* *

**TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE**

Zie Stuk Senaat nr. 1-1242/5