

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2003-2004

21 AVRIL 2004

**Projet de loi réprimant la fraude
relative au kilométrage des véhicules***Procédure d'évocation***RAPPORT**

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

I. INTRODUCTION

Le projet facultativement bilatéral qui vous est
soumis a été déposé initialement à la Chambre des

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2003-2004

21 APRIL 2004

**Wetsontwerp tot beteugeling van
bedrog met de kilometerstand van
voertuigen***Evocatieprocedure***VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR DE ECONOMISCHE
AANGELEGENHEDEN UITGEBRACHT
DOOR DE HEER ZENNER

I. INLEIDING

Dit optioneel bicameraal wetsontwerp werd in de
Kamer van volksvertegenwoordigers oorspronkelijk

Composition de la commission/Samenstelling van de commissie:

A. Membres/Leden:

SP.A-SPIRIT Mimount Bousakla, Jacinta De Roeck, Caroline Gennez.
VLD Jean-Marie Dedecker, Didier Ramoudt, Luc Willems.
PS Pierre Galand, Francis Poty, Christiane Vienne.
MR Berni Collas, Marie-Hélène Crombé-Berton, Alain Zenner.
CD&V Ludwig Caluwé, Etienne Schoupe.
VLAAMS BLOK Frank Creyelman, Anke Van dermeersch.
CDH René Thissen.

B. Suppléants/Plaatsvervangers:

Christel Geerts, Patrick Hostekint, Staf Nimmegeers, Myriam Vanlerberghe.
Jacques Devolder, Stefaan Noreilde, Patrik Vankrunkelsven, Paul Wille.
Jean Cornil, Jean-François Istasse, Anne-Marie Lizin.
Alain Destexhe, Nathalie de T' Serclaes, François Roelants du Vivier, Marc Wilmots.
Stefaan De Clerck, Mia De Schampelaere, Hugo Vandenberghe.
Yves Buysse, Frank Vanhecke, Wim Verreycken.
Christian Brotcorne, Clotilde Nyssens.

*Voir:***Documents du Sénat:****3-554 - 2003/2004:**

N° 1: Projet évoqué par le Sénat.
N° 2: Amendements.

*Zie:***Stukken van de Senaat:****3-554 - 2003/2004:**

Nr. 1: Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.
Nr. 2: Amendementen.

représentants en tant que projet de loi du gouvernement (doc. Chambre, n° 51-710/1).

Il a été adopté le 11 mars 2004 par la Chambre des représentants, par 121 voix et 16 abstentions.

Il a été transmis au Sénat le 12 mars 2004 et évoqué le 19 mars 2004.

La commission a discuté ce projet de loi lors de sa réunion du 21 avril 2004, en présence de la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA PROTECTION DE LA CONSOMMATION ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le projet de loi à l'examen vise à apporter une réponse à une forme de fraude que l'on rencontre très fréquemment lors de la vente de voitures d'occasion et qui consiste à manipuler le compteur kilométrique de manière à informer erronément l'acheteur sur une caractéristique essentielle du véhicule.

Le projet de loi à l'examen poursuit donc un objectif tant préventif (prévenir la fraude grâce à la centralisation des données kilométriques) que curatif (possibilité, pour l'acheteur, de résilier l'achat, contrôle et sanctions).

On ne peut que souligner le double intérêt de ce projet.

En premier lieu, il offre à l'acheteur d'un véhicule d'occasion, souvent un particulier, une protection contre les pratiques de vendeurs malhonnêtes qui trafiquent les compteurs et obtiennent ainsi indûment un prix de vente plus élevé.

En second lieu, lorsqu'elle aura été mise en œuvre, cette loi assainira le marché des voitures d'occasion: elle mettra un terme aux pratiques commerciales déloyales de ces vendeurs malhonnêtes, permettant ainsi aux vendeurs honnêtes de faire jouer la concurrence sur une base plus saine.

La loi existante du 12 mars 2000 réprimant certaines fraudes relatives au kilométrage des véhicules présente déjà un caractère dissuasif pour les fraudeurs potentiels.

Pourtant, cette loi est pour ainsi dire restée sans effets, et les arrêtés d'exécution se sont fait attendre. La raison en est double. En effet, il s'est avéré qu'en pratique, le professionnel se trouve très souvent dans l'impossibilité de remplir les exigences de la loi. Il en est de même pour le propriétaire d'une voiture. La loi précitée dispose en effet qu'un carnet d'entretien doit se trouver à bord de chaque véhicule. Auparavant, une telle obligation n'existait pas; il y a donc beau-

ingediend als een wetsontwerp van de regering (Stuk Kamer, nr. 51-710/1).

Het werd op 11 maart 2004 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers, met 121 stemmen bij 16 onthoudingen.

Het werd op 12 maart 2004 overgezonden aan de Senaat en op 19 maart 2004 geëvoceerd.

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 21 april 2004 in aanwezigheid van de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER VAN LEEFMILIEU, CONSUMENTENZAKEN EN DUURZAME ONTWIKKELING

Dit wetsontwerp wenst een antwoord te geven op een vorm van bedrog die veel voorkomt bij de verkoop van tweedehandse wagens door de manipulatie van de kilometerstanden en waardoor de koper verkeerd wordt geïnformeerd over een essentieel kenmerk van de wagen.

Dit wetsontwerp is dus zowel preventief (bedrog voorkomen door de centralisatie van kilometergegevens) als curatief (koper kan de koop ontbinden, controle en sancties) bedoeld.

Het dubbel belang van dit ontwerp kan enkel maar worden onderstreept.

Ten eerste biedt het de koper van een tweedehandse wagen, veelal een particulier, een bescherming tegen praktijken van malafide verkopers, die de kilometerstanden vervalsen en daardoor onterecht een hogere verkoopprijs bekomen.

Ten tweede zal deze wet, eenmaal hij uitwerking krijgt, de markt van de tweedehandse wagens saneren: er wordt een halt toegeroepen aan de oneerlijke handelspraktijken van deze malafide verkopers, zodat de eerlijke verkopers op een gezondere basis zullen kunnen concurreren.

De bestaande wet van 12 maart 2000 tot betoeluing van bepaalde vormen van bedrog met de kilometerstand van voertuigen heeft reeds een ontradend effect voor potentiële fraudeurs.

Deze wet is echter omzeggens zonder gevolgen gebleven en de uitvoeringsbesluiten laten op zich wachten. Daar zijn twee redenen voor. Er is immers gebleken dat het in de praktijk voor de vaklui vaak onmogelijk is om aan de vereisten van de wet te voldoen. Dat geldt ook voor de eigenaar van een voertuig. De voormelde wet bepaalt immers dat in elk voertuig een onderhoudsboekje moet worden bewaard. Voordien bestond die verplichting niet, er

coup de véhicules immatriculés qui ne sont pas pourvus d'un tel document.

Le projet de loi a pour but de remédier à ces problèmes.

Comment ?

— Afin d'accroître la sécurité juridique, une série de définitions sont précisées.

— Ensuite, le projet contient certaines dispositions relatives à la manipulation du compteur et aux règles à respecter lors de la vente de voitures d'occasion.

— La loi actuelle prévoit déjà la création d'une association qui devra être agréée ultérieurement et qui assurera les démarches de centralisation et de traitement des données kilométriques.

Le nouveau texte précise que les organisations professionnelles représentant les professionnels doivent être jointes à cette association. Leur participation active soulignera le sérieux et la nécessité de la réglementation. C'est ainsi que la neutralité et l'objectivité seront garanties et qu'il sera possible d'éviter une exploitation commerciale des données centralisées. Ceux qui devront contribuer financièrement au système en tireront tout bénéfice.

— Ce qui est tout à fait nouveau, c'est que les services de l'Inspection économique seront dotés d'une série de compétences pour contrôler l'application correcte de la loi et, si besoin, intervenir le cas échéant.

Le présent projet forme un tout cohérent, qui — une fois adopté — prouvera son efficacité et qui — tout comme c'est le cas aux Pays-Bas — fera descendre de manière drastique le nombre de cas de fraude. Certes, le caractère opérationnel de l'instance qui doit être garante du traitement des données kilométriques est cruciale.

Plusieurs amendements ont été adoptés à la Chambre.

Les commissaires ont été unanimes à souhaiter centraliser la lutte contre la fraude relative au kilométrage autour de la banque de données (Car-pass) et de limiter autant que faire se peut les formalités supplémentaires si elles ne sont pas absolument nécessaires à la réalisation de l'objet de la loi (par exemple le carnet d'entretien, un document de vente spécifique entre particuliers, ...).

La ministre se rend compte que quelques modifications ont suscité une réaction de la part de certaines organisations professionnelles.

Ces modifications n'enlèvent toutefois rien au projet de loi.

La ministre s'en explique en donnant l'exemple suivant.

zijn dus heel wat voertuigen zonder dergelijk document.

Dit wetsontwerp strekt ertoe deze problemen op te lossen, en wel als volgt :

Hoe ?

— Om de rechtszekerheid te verhogen, worden een aantal definities aangescherpt.

— Vervolgens bevat het wetsontwerp een aantal bepalingen over « manipulatie » van de kilometerteller en over regels die moeten worden nageleefd bij de verkoop van tweedehandsvoertuigen.

— De huidige wet voorziet reeds in de oprichting van een vereniging die naderhand erkend zal moet worden en die zal zorgen voor de centralisatie en verwerking van de kilometergegevens.

De nieuwe tekst preciseert dat de beroepsverenigingen die de vaklui vertegenwoordigen, bij deze vereniging betrokken moeten worden. Hun actieve deelname benadrukt de ernst en de noodzaak van de regelgeving. Op die manier worden de neutraliteit en de objectiviteit gewaarborgd en wordt voorkomen dat de gegevens commercieel worden uitgebuit. Zij die financieel tot de regeling zullen moeten bijdragen, zullen er ook voordeel uit halen.

— Volledig nieuw is dat de diensten van de Economische Inspectie bevoegd zullen zijn om de correcte toepassing van de wet na te gaan en zo nodig op te treden.

Dit wetsontwerp vormt een coherent geheel dat — als het zal zijn aangenomen — zijn efficiëntie zal bewijzen en dat, net als in Nederland het geval is, het aantal gevallen van bedrog drastisch zal doen afnemen. Uiteraard is de inzetbaarheid van de instantie die voor de centrale verwerking van de kilometergegevens moet zorgen, cruciaal.

In de Kamer werden enkele amendementen goedgekeurd.

Het was de unanieme wens van de commissieleden om de strijd tegen de kilometerfraude te centraliseren rond de databank (de Car-pass) en bijkomende vormvereisten zo veel mogelijk te beperken indien deze niet absoluut noodzakelijk zijn voor het doel van de wet (bijvoorbeeld het onderhoudsboekje, een specifiek verkoopdocument tussen particulieren, ...).

De minister is er zich van bewust dat enkele wijzigingen een reactie hebben teweeggebracht bij sommige beroepsorganisaties.

Deze wijzigingen doen echter geen afbreuk aan het wetsontwerp.

De minister geeft daarvan het volgende voorbeeld.

Le projet de loi initial obligeait d'indiquer le kilométrage sur la facture en cas de réparation.

Comme la loi oblige déjà le garagiste à communiquer le kilométrage à la banque de données Car-pass, la commission n'a pas jugé vraiment nécessaire d'indiquer également ce kilométrage sur la facture.

L'obligation initiale a été modifiée. Le texte prévoit à présent que le Roi peut imposer cette mention obligatoire sur la facture.

Le Car-pass doit fonctionner. Tout doit être en place dès le lancement du système.

La ministre pense que la mention du kilométrage sur la facture, dès l'entrée en vigueur du système, peut inciter et aider les garagistes à remplir leur principale obligation dans ce cadre, à savoir transmettre le kilométrage au Car-pass.

Elle est dès lors disposée à proposer une telle mesure au Roi.

La ministre conclut que :

— la loi en projet améliore manifestement la loi du 12 mars 2000 et qu'elle doit de la sorte pouvoir offrir une meilleure protection contre les fraudes relatives au kilométrage;

— un tel système est efficace, l'exemple des Pays-Bas l'a prouvé. Ce pays a instauré un système similaire et la fraude a considérablement diminué;

— le projet constitue un grand pas en avant dans l'arsenal juridique, tant en ce qui concerne la protection des acheteurs que celle des professionnels de l'automobile. Les uns comme les autres sont en effet victimes de pratiques commerciales déloyales et de concurrence déloyale de la part des fraudeurs.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le président renvoie à l'avis des services, dans lequel on peut distinguer deux volets principaux :

1. Association des gouvernements des régions ?

L'article 6, § 4, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 dispose notamment ce qui suit :

« § 4. Les gouvernements seront associés : (...)

3° à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport; »

Het oorspronkelijke wetsontwerp verplichtte de aanduiding van de kilometerstand op de factuur in geval van een herstelling.

Aangezien de wet reeds verplicht dat de garagist de kilometerstand moet meedelen aan de databank Car-pass, vond de commissie de verplichting om de kilometerstand ook op de factuur aan te duiden, niet echt noodzakelijk.

De oorspronkelijke verplichting werd gewijzigd. De tekst voorziet nu dat de Koning deze verplichte vermelding op de factuur kan opleggen.

De Car-pass moet functioneren. Vanaf de start van het systeem moet alles op zijn plaats zitten.

De minister denkt dat de vermelding van de kilometerstand op de factuur, in het begin van het systeem, de garagisten ertoe kan aanzetten en helpen om hun belangrijkste verplichting in dit kader na te komen, met name het doorgeven van de kilometerstand aan Car-pass.

Zij is dan ook bereid om een dergelijke maatregel aan de Koning voor te stellen.

De minister besluit dat :

— dit wetsontwerp een duidelijke verbetering inhoudt van de wet van 12 maart 2000 en zo een betere bescherming moet kunnen bieden tegen kilometerfraudes;

— een dergelijk systeem effectief is, wat al bewezen is in Nederland. Daar hebben ze een soortgelijk systeem ingevoerd, en is de fraude aanzienlijk verminderd;

— het ontwerp een grote sprong voorwaarts betekent in het juridisch arsenaal zowel wat de bescherming van de kopers aangaat, als wat de bescherming van de autoprofessionals betreft. Zij zijn beiden immers het slachtoffer van oneerlijke handelspraktijken en van oneerlijke concurrentie vanwege de fraudeurs.

III. ALGEMENE BESPREKING

De voorzitter verwijst naar het advies van de diensten waarin twee grote luiken te onderscheiden zijn :

1. Betrokkenheid van de Gewestregeringen ?

Artikel 6, § 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen luidt als volgt :

« § 4. De regeringen worden betrokken bij : (...)

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen; »

La question se pose de savoir si cette disposition s'applique au projet de loi qui nous occupe.

a) Le projet de loi contient-il des prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport? Le projet interdit non seulement de modifier le kilométrage des véhicules, mais aussi de fausser ou d'empêcher l'enregistrement exact des kilomètres par le compteur. Il oblige également le propriétaire de faire réparer ou remplacer sans délai le compteur kilométrique défectueux.

On pourrait alléguer qu'il n'est pas question ici de prescriptions techniques au sens strict du terme. En effet, ces dispositions ne contiennent aucune règle relative à l'équipement technique des véhicules, mais bien des règles relatives à l'utilisation de cet équipement.

Mais on peut aussi interpréter plus largement la notion de «prescriptions techniques». Des prescriptions relatives à l'utilisation d'éléments de véhicules peuvent très bien être considérées également comme des prescriptions techniques.

En outre, le projet implique, fût-ce implicitement, l'obligation d'équiper les véhicules d'un compteur kilométrique. Il s'agit là également d'une prescription technique au sens strict, mais non d'une nouvelle prescription. En effet, cette obligation est déjà prévue à l'article 43, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Article 43, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968:

«§ 1^{er}. Tableau de bord.

Les véhicules automobiles doivent être pourvus d'un indicateur de vitesse gradué en kilomètres par heure et d'un compteur indiquant en kilomètres la distance parcourue par le véhicule. Toutefois, pour les voitures et voitures mixtes, la distance parcourue indiquée par le compteur peut être exprimée en miles (1 609 m). Dans ce cas, l'unité de distance parcourue doit être marquée sur le compteur. Ces dispositifs doivent être placés bien en vue du conducteur et leurs indications doivent être lisibles, même la nuit, sans gêner le conducteur.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules lents dont la vitesse maximale n'est pas supérieure à 30 km/h.»

Toutefois, la loi spéciale ne fait pas de distinction entre les «nouvelles» prescriptions et les règles qui confirment des prescriptions existantes. Les gouvernements des régions doivent être associés à l'élaboration de toutes les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport.

De vraag rijst of deze bepaling toepasselijk is op het voorliggende wetsontwerp.

a) Bevat het wetsontwerp technische voorschriften voor verkeers- en vervoermiddelen? Het ontwerp verbiedt de kilometerstand van voertuigen te wijzigen. Het bevat tevens een verbod om de correcte registratie van de kilometers door de kilometerteller te vervalsen of te verhinderen. Het verplicht de eigenaar van een voertuig ook om de defecte kilometerteller van een voertuig onmiddellijk te herstellen of te vervangen.

Men zou kunnen voorhouden dat dit geen technische voorschriften in de strikte zin zijn. Ze bevatten immers geen regels over de technische uitrusting van voertuigen zelf, maar wel over het gebruik ervan.

Men kan aan het begrip «technische voorschriften» echter ook een ruimere inhoud toekennen. Voorschriften over het gebruik van onderdelen van voertuigen, kan men ook beschouwen als technische voorschriften.

Bovendien houdt het ontwerp de verplichting in, minstens impliciet, dat voertuigen worden uitgerust met een kilometerteller. Dat is ook een technisch voorschrift in de strikte zin, maar het is geen nieuw voorschrift. Die verplichting staat immers reeds ingeschreven in artikel 43, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Artikel 43, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968:

«§ 1. Instrumentenbord.

De auto's moeten uitgerust zijn met een snelheidsmeter die de snelheid in kilometer per uur aangeeft en met een teller die de door het voertuig afgelegde afstand in kilometer opgeeft. Voor de personenauto's en auto's voor dubbel gebruik mag de afgelegde afstand, opgegeven door de teller, nochtans in mijlen (1 609 m) worden uitgedrukt. In dit geval moet de eenheid van de afgelegde afstand op de teller worden vermeld. Deze toestellen moeten goed zichtbaar voor de bestuurder geplaatst zijn en goed afleesbaar zijn, zelfs bij nacht, zonder hinder voor de bestuurder.

Deze bepaling is niet van toepassing op de voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximumsnelheid niet hoger is dan 30 km/h.»

De bijzondere wet maakt echter geen onderscheid tussen «nieuwe» voorschriften en regels die bestaande voorschriften bevestigen. De Gewestregeringen moeten worden betrokken bij het ontwerpen van alle technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.

L'objet du projet de loi pourrait aussi fournir un argument pour ne pas lancer la procédure de l'association des gouvernements régionaux. Le projet ne vise pas à réglementer la communication et le transport, mais à protéger les consommateurs, comme l'attestent également, par exemple, les sanctions prévues. Quiconque enfreint les dispositions en projet n'est pas puni de la saisie du véhicule, d'une interdiction de conduire ou de l'interdiction de circuler sur la voie publique avec le véhicule, mais d'une résolution de la vente et de sanctions pénales ordinaires.

On peut toutefois objecter à cela que l'association doit être organisée dès l'instant où un projet concerne des prescriptions techniques relatives à des moyens de transport, le législateur spécial n'ayant pas prévu de faire jouer à la finalité du projet un rôle quelconque à cet égard.

b) On pourrait encore faire valoir que le projet a trait à «la réglementation relative aux communications et aux transports». Cette matière est soumise, elle aussi, à l'obligation d'associer les gouvernements des régions à l'élaboration des règles.

Malheureusement, ni les travaux parlementaires ni la jurisprudence n'apportent d'indications sur la définition exacte de cette notion.

Conclusion: Les gouvernements des régions doivent-ils être associés au présent projet de loi? La réponse dépend de la manière dont on interprète les notions de «prescriptions techniques» et de «réglementation relatives aux communications et aux transports». Ni les travaux parlementaires ni la jurisprudence de la Cour d'arbitrage ne répondent clairement à cette question.

Dans le passé, l'association a été organisée pour des textes dont le contenu s'apparentait à celui du présent projet de loi(1). D'autre part, les gouvernements des régions n'ont apparemment pas été associés à l'élaboration de la loi du 12 mars 2000 réprimant certaines fraudes relatives au kilométrage des véhicules.

Le non-respect de la procédure de l'association prescrite par l'article 6, § 4, de la loi spéciale ne porte pas directement atteinte à la validité juridique de la loi, mais il constitue en revanche une cause d'annulation par la Cour d'arbitrage(2).

2. Autre remarque concernant l'article 10

Selon cet article, le ministre ou l'agent qu'il commissionne peut adresser un avertissement au

(1) Voir, par exemple, la liste mentionnée dans R. Moerenhout et J. Smets, *De samenwerking tussen de federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten*, Kluwer, Deurne, 1994, p. 56, note 278.

(2) L'article 30bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

Ook het doel van het wetsontwerp zou een argument kunnen bieden om de procedure van de betrokkenheid van de Gewestregeringen niet op te starten. Het ontwerp beoogt niet de regeling van het verkeer en het vervoer, maar wel de bescherming van de consumenten. Dat blijkt bijvoorbeeld ook uit de sancties. Wie de ontworpen bepalingen overtreedt, wordt niet gestraft met een inbeslagneming van het voertuig, een rijverbod of het verbod om met het voertuig op de openbare weg te komen, maar wel met een ontbinding van de verkoop en met gewone strafrechtelijke sancties.

Hier tegen kan men evenwel opwerpen dat de betrokkenheid moet worden georganiseerd zodra een ontwerp betrekking heeft op technische voorschriften van vervoermiddelen. De bijzondere wetgever heeft niet bepaald dat de finaliteit van het ontwerp hierbij enige rol speelt.

b) Men zou ook kunnen argumenteren dat het ontwerp betrekking heeft op «de reglementering op het verkeer en vervoer». Ook voor die aangelegenheid geldt de verplichting om de Gewestregeringen te betrekken bij het ontwerpen van regels.

De parlementaire voorbereiding en de rechtspraak bieden echter geen uitsluitel over de precieze afbakening van dit begrip.

Besluit: Moeten de Gewestregeringen worden betrokken bij dit wetsontwerp? Dat hangt af van de interpretatie die men geeft aan het begrip «technische voorschriften» en aan het begrip «de reglementering op het verkeer en vervoer». Noch de parlementaire voorbereiding, noch de rechtspraak van het Arbitragehof bieden hierop een duidelijk antwoord.

In het verleden werd de betrokkenheid georganiseerd voor teksten die inhoudelijk verwant zijn aan het voorliggende wetsontwerp(1). Anderzijds werden de Gewestregeringen blijkbaar niet betrokken bij de totstandkoming van de wet van 12 maart 2000 tot beteugeling van bepaalde vormen van bedrog met de kilometerstand van voertuigen.

Het niet naleven van de door artikel 6, § 4, van de bijzondere wet voorgeschreven betrokkenheid tast de rechtsgeldigheid van de wet niet meteen aan, maar vormt wel een grond van vernietiging voor het Arbitragehof(2).

2. Opmerking met betrekking tot artikel 10

Volgens dit artikel kan de minister of de aangestelde ambtenaar een waarschuwing richten aan de

(1) Zie bijvoorbeeld de lijst vermeld in R. Moerenhout en J. Smets, *De samenwerking tussen de federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten*, Kluwer, Deurne, 1994, blz. 56, voetnoot 278.

(2) Artikel 30bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

contrevenant qui a commis un acte constituant une infraction «à la présente loi ou à un de ses arrêtés d'exécution».

De par sa formulation générale, cette disposition s'applique également aux infractions à l'article 4. Dès lors, le contrevenant à l'article 4 peut lui aussi se voir adresser un avertissement mentionnant, entre autres, que s'il ne donne pas suite à l'avertissement, le procureur du Roi pourra être avisé ou le règlement par voie de transaction peut être appliqué.

Toutefois, par suite de l'amendement adopté à la Chambre des représentants, les infractions à l'article 4 ne peuvent plus être punies de sanctions pénales. Il n'y a donc plus aucune raison d'aviser le procureur du Roi, ni de fondement juridique à régler l'affaire par voie de transaction.

Deux solutions sont possibles :

1. On supprime la possibilité d'adresser un avertissement aux contrevenants à l'article 4. Il suffit pour cela de reformuler l'article 10, alinéa 1^{er}, comme suit : «lorsqu'il est constaté qu'un acte constitue une infraction aux dispositions visées à l'article 8, le ministre qui a les affaires économiques dans ses attributions(...) peut adresser au contrevenant un avertissement le mettant en demeure de mettre fin à cet acte.»

2. On maintient la possibilité d'adresser un avertissement aux contrevenants à l'article 4, mais dans ce cas, l'avertissement adressé à ces contrevenants ne mentionnera pas que le procureur du Roi peut être avisé, ni que le règlement par voie de transaction peut être appliqué.

À cet effet, l'article 10, alinéa 3, devrait être reformulé comme suit :

«L'avertissement mentionne :

1^o les faits imputés et la ou les dispositions légales enfreintes;

2^o le délai dans lequel il doit y être mis fin;

3^o lorsqu'il s'agit d'une infraction aux dispositions visées à l'article 8, que les agents commissionnés en application des articles 9 et 11 pourront respectivement aviser le procureur du Roi ou appliquer le règlement par voie de transaction prévu à l'article 11, s'il n'est pas donné suite à l'avertissement.»

À propos de cet avis, la ministre donne les précisions suivantes :

1. Association des gouvernements des régions

Il n'est pas nécessaire d'associer les gouvernements des régions au présent projet de loi, étant donné :

overtreder wanneer een handeling een overtreding vormt «op deze wet of op een uitvoeringsbesluit ervan».

Door die algemene formulering is dit ook van toepassing op overtredingen van artikel 4. Daardoor kan ook de overtreder van artikel 4 een waarschuwing ontvangen waarin onder meer staat dat, indien hij geen gevolg geeft aan de waarschuwing, de procureur des Konings kan worden ingelicht of de regeling in der minne kan worden toegepast.

De overtredingen van artikel 4 kunnen echter, ten gevolge van de amendering door de Kamer van volksvertegenwoordigers, niet meer worden gestraft met strafrechtelijke sancties. Er is dus ook geen reden meer om de procureur des Konings in te lichten, noch een rechtsgrond om de zaak in der minne te regelen.

Twee oplossingen zijn mogelijk :

1. De mogelijkheid om een waarschuwing te geven aan de overtreder van artikel 4, wordt geschrapt. Daartoe volstaat het artikel 10, eerste lid, als volgt te herformuleren : «Wanneer is vastgesteld dat een handeling een overtreding is van de bepalingen bedoeld in artikel 8, kan de minister bevoegd voor economische zaken (...) aan de overtreder een waarschuwing richten waarbij die tot stopzetting van deze handeling wordt aangemaand.»

2. De mogelijkheid om een waarschuwing te geven aan de overtreder van artikel 4, blijft behouden. De waarschuwing gericht aan die overtreder, vermeldt echter niet dat de procureur des Konings kan worden ingelicht of dat de regeling in der minne kan worden toegepast.

Daartoe moet artikel 10, derde lid, als volgt worden geformuleerd :

«De waarschuwing vermeldt :

1^o de ten laste gelegde feiten en de geschonden wetsbepaling of -bepalingen;

2^o de termijn waarbinnen zij dienen te worden stopgezet;

3^o ingeval het een overtreding van de bepalingen bedoeld in artikel 8 betreft, dat de met toepassing van de artikelen 9 en 11 aangestelde ambtenaren respectievelijk de procureur des Konings kunnen inlichten of de in artikel 11 bedoelde regeling in der minne kunnen toepassen, indien aan de waarschuwing geen gevolg wordt gegeven.»

Met betrekking tot dit advies verstrekt de minister de volgende toelichting :

1. Betrokkenheid van de Gewestregeringen

De Gewestregeringen hoeven bij dit wetsontwerp niet te worden betrokken aangezien :

1. qu'aucune prescription technique n'est imposée et que le présent projet de loi ne concerne pas la réglementation relative aux communications et aux transports;

2. que l'objectif de la loi en projet est de lutter contre la fraude et de protéger ainsi les consommateurs. Or, la protection des consommateurs est une matière purement fédérale (conformément à l'article 6, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980);

3. que les gouvernements des régions n'ont pas été associés à l'élaboration de la loi du 12 mars 2000 et que le présent projet de loi vise précisément à améliorer cette loi.

2. *Modification éventuelle de l'article 10*

Sur ce plan, le texte du projet de loi est suffisamment clair et ne nécessite pas d'adaptation, puisque seule une disposition sanctionnée pénalement peut faire l'objet d'un procès-verbal.

L'article 8 prévoit explicitement que seules les infractions aux articles 3, 5 et 6, § 3, sont passibles d'une sanction. Les procès-verbaux, les procès-verbaux d'avertissement et la procédure de transaction administrative ne s'appliquent qu'à ces infractions.

Ceci ressort également de l'article 9, § 5, alinéa 1^{er}, qui prévoit qu'en cas d'application de la procédure d'avertissement, le procès-verbal n'est transmis au procureur du Roi que lorsqu'il n'a pas été donné suite à l'avertissement.

Il apparaît donc clairement que l'avertissement est lié à un procès-verbal, qui ne peut bien entendu être établi que s'il y a eu infraction à des dispositions passibles d'une sanction pénale.

L'article 10, 3^o, prévoit d'ailleurs explicitement aussi que le fait de ne pas donner suite à l'avertissement donne nécessairement lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

M. Ramoudt n'est, personnellement, pas très heureux du projet à l'examen.

Il y voit tout d'abord une énième loi paternaliste, qui érige de plus en plus l'État en tuteur du citoyen. Une fois encore, on régleme une question que, selon l'intervenant, on ferait mieux de laisser au marché et à l'autorégulation. Le membre craint qu'on en arrive, à terme, à réglementer de manière analogue tous les biens d'occasion.

M. Ramoudt estime en outre que, quoi qu'en disent certains, le projet entraînera des frais et des charges administratives supplémentaires.

1. er geen technische voorschriften opgelegd worden en dit wetsontwerp geen betrekking heeft op de reglementering op het verkeer en vervoer;

2. het doel van deze wet is bedrog tegen te gaan en zo de consumenten te beschermen. Consumentenbescherming is een loutere federale materie (overeenkomstig artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980);

3. de Gewestregeringen niet betrokken werden bij de totstandkoming van de wet van 12 maart 2000. Welnu, dit wetsontwerp heeft als doel deze wet te verbeteren.

2. *Eventuele wijziging van artikel 10*

De tekst van het wetsontwerp is op dit vlak voldoende duidelijk en moet niet worden aangepast, enkel voor een strafrechtelijke gesanctioneerde bepaling kan immers een proces-verbaal worden opgesteld.

Artikel 8 stelt expliciet dat slechts overtredingen van de artikelen 3, 5 en 6, § 3, strafbaar zijn. Enkel hierop kunnen de processen-verbaal, de processen-verbaal van waarschuwing en de procedure van de administratieve minnelijke schikking van toepassing zijn.

Dit volgt ook uit het artikel 9, § 5, eerste lid, dat stelt dat het proces-verbaal in het geval van toepassing van de waarschuwingsprocedure slechts wordt toegezonden aan de procureur des Konings wanneer aan de waarschuwing geen gevolg is gegeven.

Hierdoor wordt duidelijk gemaakt dat de waarschuwing gebonden is aan een proces-verbaal dat uiteraard slechts kan worden opgesteld in het geval van inbreuk op strafrechtelijke gesanctioneerde bepalingen.

Artikel 10, 3^o, stelt trouwens ook uitdrukkelijk dat het niet naleven van de waarschuwing noodzakelijkerwijze leidt tot het opstellen van een proces-verbaal.

De heer Ramoudt is persoonlijk niet zo gelukkig met het voorliggende ontwerp.

Vooreerst betreft het hier een zoveelste «betuttelingwet» die de Staat meer en meer tot voogd van de burger maakt. Opnieuw wordt iets gereguleerd waarvan spreker vindt dat zulks beter wordt overgelaten aan de markt en de autoregulering. Hij mag er niet aan denken dat op termijn alle tweedehandsartikelen op een analoge manier zouden worden gereguleerd.

Voorts brengt dit ontwerp volgens de heer Ramoudt wel degelijk extra kosten en administratieve lasten met zich, wat anderen terzake ook mogen beweren.

Le projet de loi se base à tort sur l'idée que toute vente de voiture est effectuée par un vendeur officiel. S'il n'en était pas ainsi, on aurait dû préciser également à l'article 2 ce qu'il y a lieu d'entendre par «particulier» dans le cadre du projet.

M. Ramoudt rappelle qu'en Belgique, l'entretien d'une voiture ne doit pas être confié obligatoirement à un professionnel. Chaque citoyen est libre d'effectuer l'entretien de son véhicule chez lui, chez un ami ou chez un membre de sa famille. De même, le carnet d'entretien, dont on a discuté à la Chambre, n'est pas obligatoire. Ces éléments suffisent à remettre en cause le principe de l'inscription obligatoire du kilométrage.

Dans de tels cas, on pourra attendre jusqu'à quatre ans avant que le kilométrage ne soit enregistré dans la banque de données Car-pass, via l'inspection automobile. Par conséquent, rien ne garantit que lorsqu'une voiture sera vendue, le kilométrage indiqué sur le document de vente sera effectivement correct.

Le projet de loi à l'examen ne précise pas ce qu'il faut faire en pareils cas.

D'autre part, rendre le carnet d'entretien obligatoire équivaldrait à obliger tout propriétaire d'une voiture à s'adresser à un professionnel agréé pour effectuer, par exemple, la vidange d'huile. Tel ne saurait être l'objectif du projet.

M. Ramoudt estime par ailleurs qu'un kilométrage peu élevé n'offre en soi aucune garantie quant à la qualité du véhicule. Cette qualité s'apprécie à la lumière de nombreux autres critères.

On peut supposer par exemple que la boîte de vitesses d'une voiture qui a été utilisée pour de nombreux petits trajets, en tractant à chaque fois une lourde remorque, ne sera pas en meilleur état que celle d'une voiture identique qui aura parcouru beaucoup plus de kilomètres, mais dans des conditions normales.

M. Ramoudt rappelle à la commission que divers modèles de voitures sont équipés d'un compteur kilométrique à cinq chiffres seulement, de sorte qu'après 100 000 km, le compteur est automatiquement remis à zéro. Cette particularité peut également semer la confusion quant au kilométrage exact du véhicule.

Le projet à l'examen entraînera en outre des frais supplémentaires. Il est évident que l'enregistrement dans la banque de données ne sera pas gratuit. Par ailleurs, la réglementation est étendue.

M. Ramoudt pense aussi que beaucoup d'acheteurs mécontents invoqueront cette nouvelle législation pour saisir le tribunal, ce qui ne fera qu'aggraver l'arriéré judiciaire.

Mais l'intervenant déplore surtout que le projet en discussion considère la Belgique comme un marché

Het wetsontwerp vertrekt verkeerdelijk vanuit de filosofie dat elke verkoop van wagens gebeurt door een officiële verkoper. In het andere geval had men in artikel 2 ook moeten definiëren wat in het kader van dit ontwerp onder een «particulier» moet worden verstaan.

De heer Ramoudt herinnert eraan dat het in België niet verplicht is om het onderhoud van een wagen door een vakman te laten uitvoeren. Het staat iedere burger vrij om zelf thuis het onderhoud van zijn wagen te doen, bij een vriend of familielid. Ook het onderhoudsboekje, waarover in de Kamer een discussie is gevoerd, is niet verplicht. Deze elementen alleen al plaatsen heel het concept van het verplicht noteren van de kilometerstand op de helling.

In dergelijke gevallen kan het vier jaar duren vooraleer via de automobieliinspectie een kilometerstand in de databank Car-pass wordt opgenomen. Er is bijgevolg geen enkele garantie dat wanneer een wagen verkocht wordt, de kilometerstand die op het verkoopdocument wordt vermeld, effectief de correcte stand is.

Voorliggend wetsontwerp voorziet niet wat in dergelijke gevallen dient te gebeuren.

Anderzijds zou het verplicht maken van een onderhoudsboekje betekenen dat iedere wageneigenaar zou verplicht worden zich tot een erkend vakman te wenden bijvoorbeeld voor de olieerversing. Dat kan ook niet de bedoeling zijn van dit wetsontwerp.

De heer Ramoudt meent overigens dat een lage kilometerstand op zichzelf geen enkele garantie biedt inzake de kwaliteit van het voertuig. Daartoe moeten veel meer criteria in aanmerking worden genomen.

Een wagen die steeds voor korte ritten is gebruikt en daarbij telkens een zware aanhangwagen heeft voortgetrokken zal vermoedelijk een versnellingsbak hebben waarvan de kwaliteit niet beter is dan die van een identieke wagen die veel meer kilometers heeft gereden, doch normaal is gebruikt.

De heer Ramoudt wijst er de commissie op dat bij verscheidene wagentypes de kilometertellers slechts vijf cijfers omvatten zodat na 100 000 km de teller herbegint te draaien vanaf nul. Ook dat fenomeen kan tot onzekerheid omtrent de juiste kilometerstand leiden.

Daarnaast zal het ontwerp ook tot bijkomende kosten aanleiding geven. Het spreekt immers vanzelf dat de registratie door de databank niet gratis zal zijn. Ook wordt de regelgeving uitgebreid.

De heer Ramoudt meent tevens dat veel ontevreden kopers deze nieuwe wetgeving zullen aangrijpen om zich tot de rechtbank te wenden, iets wat de gerechtelijke achterstand alleen maar zal doen toenemen.

Wat de spreker echter het meeste stoort bij dit wetsontwerp, is dat men België beschouwt als een afgeslo-

interne fermé. Le texte ne tient compte ni de l'importation ni de l'exportation de voitures.

En ce qui concerne l'importation de véhicules, il faut savoir qu'au port d'Anvers, il y a chaque semaine des bateaux qui déchargent des mobilhomes en provenance des États-Unis. Et tous les jours, des véhicules allemands, principalement de marques Mercedes et BMW, sont importés d'Allemagne. Or, le projet de loi n'offre aucune garantie quant à l'exactitude du kilométrage des voitures importées. C'est d'ailleurs pour remédier à cette lacune que M. Ramoudt a déposé l'amendement n° 4.

Le projet de loi ne s'intéresse pas davantage à notre très important marché à l'exportation, dont l'ampleur s'explique par l'immense flotte de véhicules de leasing et de voitures de location que compte notre pays. Ces voitures sont généralement revendues aussitôt après l'achat, en fonction non pas de leur kilométrage, mais de leur âge. En devenant le seul pays exportateur à imposer l'obligation d'indiquer le kilométrage exact, et garanti comme tel, sur une facture de vente relative à un véhicule exporté, la Belgique induirait un effet pervers sur son marché à l'exportation. Dans un marché, acheteurs et vendeurs doivent s'équilibrer. Désresponsabiliser les acheteurs n'est pas la meilleure façon de soutenir un marché. C'est pourquoi M. Ramoudt dépose également l'amendement n° 3.

Il ne voit pas non plus d'un œil favorable le caractère obligatoire du projet. Il préférerait de loin qu'on laisse les particuliers et les professionnels libres d'adhérer ou non au système. Les propriétaires de véhicules auraient ainsi la possibilité de se ménager une plus-value.

L'amendement le plus radical de M. Ramoudt — l'amendement n° 1 — tend à supprimer l'intégralité du projet. L'intervenant persiste en effet à penser que les nombreuses lacunes du projet ne peuvent être compensées par un arrêté royal.

Il estime toutefois que ses amendements subsidiaires pourront pallier partiellement ces insuffisances. C'est également dans ce cadre que s'inscrit l'amendement n° 7. En effet, les documents de vente à l'importation et à l'exportation doivent toujours mentionner la couleur de la voiture. Il en va d'ailleurs de même des factures établies pour les ventes en Belgique. Cette donnée doit donc, elle aussi, être retenue.

M. Zenner fait valoir que son groupe estime qu'il faut lutter contre la fraude sous toutes ses formes. Toutefois, il faut le faire sans alourdir inutilement les formalités administratives. C'est aussi l'objectif du projet à l'étude. De plus, c'était aussi l'objectif de la ministre quand elle a consenti à ce que certains amendements y soient apportés par la Chambre.

ten, interne markt. Op geen enkel moment is rekening gehouden noch met de import, noch met de export van wagens.

Inzake de import van voertuigen kan worden opgemerkt dat in de haven van Antwerpen wekelijks schepen aanmeren die mobilhomes uit de Verenigde Staten aanvoeren. Anderzijds worden dagelijks Duitse voertuigen, vooral Mercedesen en BMW's, ingevoerd uit Duitsland. Het wetsontwerp verstrekt geen enkele garantie met betrekking tot de correctheid van de kilometerstand van geïmporteerde wagens. Om aan dit hiaat te verhelpen heeft de heer Ramoudt dan ook amendement nr. 4 neergelegd.

Het wetsontwerp voorziet evenmin iets voor onze enorm belangrijke uitvoermarkt. Dat belang valt te verklaren door de zeer grote vloot van leasingvoertuigen en huurwagens in ons land. Dergelijke wagens zijn meestal van bij de aankoop reeds opnieuw verkocht, niet in functie van hun kilometerstand, maar in functie van hun leeftijd. Wanneer België als enig exportland de verplichting zou opleggen om bij een verkoopfactuur met betrekking tot een geëxporteerd voertuig de gegarandeerd correcte kilometerstand te vermelden, dan zou dit een pervers effect hebben voor onze exportmarkt. In een markt moeten kopers en verkopers elkaar in evenwicht houden. Het deresponsabiliseren van de kopers is niet de beste manier om een markt te bestendigen. Vandaar dient de heer Ramoudt ook amendement nr. 3 in.

Het verplichtend karakter van het ontwerp bevalt de heer Ramoudt evenmin. Hij zou het veel beter vinden mochten particulieren en vaklui op vrijwillige basis tot het systeem kunnen toetreden. De eigenaars van voertuigen zouden op die manier mogelijks voor zichzelf een meerwaarde kunnen creëren.

Het meest verstrekkende amendement van de heer Ramoudt, het amendement nr. 1, strekt ertoe het volledige ontwerp te doen vervallen. Persoonlijk blijft hij immers van oordeel dat de vele hiaten in het ontwerp niet bij koninklijk besluit kunnen worden opvangen.

Wel meent hij dat zijn subsidiaire amendementen die hiaten gedeeltelijk kunnen opvangen. Ook amendement nr. 7 past in dat kader. Op de verkoopdocumenten bij de in- en uitvoer moet immers altijd de kleur van de wagen worden vermeld. Dat is overigens ook het geval bij facturen voor verkopen binnen België. Ook dat gegeven dient dus in aanmerking te worden genomen.

De heer Zenner wijst erop dat zijn fractie meent dat bedrog in al zijn vormen bestreden moet worden. Dat moet echter gebeuren zonder administratieve formaliteiten nodeloos te verzwaren. Dat is ook de bedoeling van voorliggend ontwerp. Dat was overigens ook de doelstelling van de minister toen ze ermee instemde dat bepaalde amendementen door de Kamer zouden worden ingediend.

M. Zenner fait remarquer que la lutte contre la fraude entraîne parfois des résultats inattendus. Ainsi, le rapport de la police fédérale qu'a livré le secrétaire d'Etat à la Lutte contre la fraude fiscale, a établi que dans le domaine de la lutte contre les carrousels TVA, la police a constaté que la fraude avait été réduite de 80 % en deux ans. Par conséquent, la lutte contre la fraude entraîne des résultats très positifs.

M. Zenner estime aussi que, contrairement à ce que l'on pense souvent, la lutte contre la fraude est relativement simple. Souvent, c'est une question de bon sens. Il suffit de cibler les mesures. Par exemple, en matière fiscale, on parle souvent de lutte contre la fraude en général. Or, 95 % de l'impôt direct en Belgique est recouvré par voie de précompte. La fraude n'est dès lors possible que pour 5 % de l'impôt. Par conséquent, il ne sert à rien de harceler les petits contribuables et de multiplier les contrôles.

Par contre, quand on lutte contre la grande fraude, que ce soit les sociétés de liquidité, les carrousels TVA, la QFIE ou encore d'autres techniques de ce genre, on peut facilement obtenir des résultats convaincants.

Il y a quelques années, lors d'un contrôle budgétaire, le gouvernement a constaté une augmentation importante des restitutions à la TVA. On est alors parvenu à augmenter les recettes de l'Etat d'une manière toute simple. Au lieu de contrôler tous azimuts, on s'est borné à contrôler tous ceux qui demandaient des restitutions à la TVA de plus de 100 millions de francs, puis à ceux qui demandaient des restitutions de 50 millions de francs, puis les secteurs douteux comme les huiles minérales. C'est le motif pour lequel M. Zenner est convaincu de la nécessité d'une lutte ciblée contre la fraude, sans alourdissement de la charge administrative et sans harcèlement du contribuable, en l'espèce l'automobiliste.

Déjà sous la législature précédente, Federauto, qui représente les distributeurs automobiles, était demandeur de mesures de simplification fiscale. M. Zenner estime que la concertation entre le public et le privé est importante. Il ne faut pas imposer des mesures. Au contraire, il faut veiller à convaincre les secteurs professionnels de manière à emporter leur adhésion plutôt que de les mettre face à des mesures dont ils ne veulent pas. À l'époque, le gouvernement a consenti à un certain nombre de mesures de simplification administrative et fiscale. Par exemple, la suppression de l'obligation de facturer pour la fourniture ou pour les entretiens coûtant moins de 125 euros. En échange, le gouvernement a obtenu de Federauto son concours dans la lutte contre les carrousels TVA dans le secteur des voitures. Or, les voitures sont un objet fondamental des carrousels TVA. Tous les jours, à l'exportation ou à l'importation, se négocient des dizaines, voire des centaines de voitures par un

De heer Zenner wijst erop dat de strijd tegen de fraude soms overwachte resultaten oplevert. Het verslag van de federale politie dat de staatssecretaris voor de Strijd tegen fiscale fraude heeft voorgesteld bijvoorbeeld heeft aan het licht gebracht dat de politie, wat de strijd tegen de BTW-carrousels betreft, heeft vastgesteld dat de fraude in twee jaar tijd met 80 % was verminderd. De strijd tegen de fraude levert bijgevolg heel positieve resultaten op.

De heer Zenner meent ook, in strijd met wat men vaak denkt, dat de strijd tegen de fraude relatief eenvoudig is. Vaak is het een zaak van gezond verstand. Het volstaat de juiste maatregelen te nemen. Op fiscaal gebied bijvoorbeeld heeft men het vaak over de strijd tegen de fraude in het algemeen terwijl 95 % van de directe belastingen in België via de voorheffing wordt geïnd. Fraude is dus slechts voor 5 % van de belastingen mogelijk. Het is bijgevolg volstrekt nutteloos de kleine belastingplichtigen te pesten met vele controles.

Wanneer men daarentegen de grote fraude bestrijdt, of het nu gaat om de kasgeldvennootschappen, de BTW-carrousels, de forfaitaire buitenlandse belasting of andere soortgelijke technieken, kan men gemakkelijk overtuigende resultaten behalen.

Enkele jaren geleden stelde de regering bij een begrotingscontrole een belangrijke toename vast van de BTW-teruggaven. Men is er toen op een heel eenvoudige manier in geslaagd de ontvangsten van de Staat te verhogen. In plaats van in het wilde weg te gaan controleren, heeft men zich ertoe beperkt iedereen te controleren die BTW-teruggave vroeg van meer dan 100 miljoen frank, vervolgens iedereen die teruggave vroeg van 50 miljoen frank en vervolgens de verdachte sectoren, zoals de aardoliesector. Daarom is de heer Zenner overtuigd van de noodzaak de fraude gericht te bestrijden, zonder de administratieve last te verzwaren en zonder de belastingplichtige, in dit geval de automobilist, te tergen.

Al onder de vorige zittingsperiode vroeg Federauto, dat de autodealers vertegenwoordigt, om maatregelen om de fiscaliteit te vereenvoudigen. De heer Zenner meent dat overleg tussen overheid en privé-sector belangrijk is. Men mag geen maatregelen opleggen. Men moet er integendeel voor zorgen dat men de beroepssectoren overtuigt, zodat ze hun instemming verlenen, in plaats van ze met maatregelen te confronteren waarvan ze niet willen weten. De regering heeft indertijd ingestemd met een aantal maatregelen ter vereenvoudiging van de administratie en van de fiscaliteit. Het ging bijvoorbeeld om het opheffen van de verplichting te factureren voor leveringen en onderhoud van minder dan 125 euro. In ruil heeft de regering de medewerking van Federauto gekregen in de strijd tegen de BTW-carrousels in de sector van de personenwagens. Personenwagens zijn immers een uitverkoren doelwit voor BTW-carrousels. Dagelijks worden, bij in- of uitvoer, tientallen, zelfs honderden

vendeur qui ne voit jamais ces voitures. Celles-ci servent uniquement à alimenter des circuits de fraude grave à la TVA, où il ne s'agit pas simplement d'éluder l'impôt, mais bien d'escroquer l'État.

Le contrôle technique évalue la vente des voitures d'occasion à 340 000 par an, dont 150 000 de manière trompeuse, par de faux particuliers.

Par conséquent, la ministre a raison de soutenir ce projet qui, non seulement protège le consommateur, mais qui aura un effet important dans la lutte contre la fraude carrousel.

M. Zenner comprend aussi que la ministre ait accepté en commission à la Chambre, un certain nombre d'amendements qui tendaient à éviter des charges administratives lourdes (par exemple le carnet d'entretien, les attestations nécessaires en cas de travaux sur un compteur kilométrique). En revanche, deux amendements adoptés à la Chambre paraissent extraordinairement curieux. Ils ont été justifiés par le souci de la simplification administrative, ce qui paraît tout à fait faux.

À l'origine, le projet prévoyait l'obligation pour tout professionnel d'indiquer sur les factures le kilométrage d'un véhicule lors d'un entretien ou d'une réparation ce qui est la pratique courante aujourd'hui. Federauto approuvait sa consécration sur le plan législatif. En d'autres mots, les professionnels du secteur trouvaient qu'il ne s'agissait pas d'un alourdissement administratif puisque cette pratique n'est éludée que par les fraudeurs.

Un amendement a prévu que cette obligation ne subsisterait que pour autant que le Roi le prévoit. Cette limitation n'est pas justifiée. Elle pourrait se comprendre si Car-pass fonctionnait déjà et si on avait l'expérience du système, mais ce n'est pas encore le cas. La mise en route de Car-pass prendra du temps. Même si Car-pass donnera un certain nombre d'indications, il faudra pouvoir vérifier que les données qui lui sont fournies sont exactes. Les données indiquées aujourd'hui sur les factures, à savoir le kilométrage, permettent de contrôler l'exactitude des indications qui seront fournies à Car-pass.

Pour cette raison, M. Zenner dépose l'amendement n° 6 qui prévoit de supprimer les mots «Si le Roi le prévoit» pour revenir au projet initial du gouvernement, c'est-à-dire à une obligation générale d'indiquer sur la facture le kilométrage du véhicule.

M. Zenner a également déposé un amendement n° 5 à l'article 4, § 1^{er}, parce qu'il estime présomptueux de vouloir changer une disposition bicentenaire, à savoir l'article 1341 du Code civil. Depuis

wagens verhandeld door een verkoper die deze wagens nooit ziet. Die komen allemaal terecht in netwerken van ernstige BTW-fraude, die het niet alleen om belastingontduiking te doen is, maar ook om oplichting van de Staat.

De technische controle raamt de verkoop van tweehandswagens op 340 000 per jaar, waarvan 150 000 op bedrieglijke wijze, door valse particulieren.

De minister heeft bijgevolg gelijk dit ontwerp te steunen. Het beschermt niet alleen de consument, maar zal ook een belangrijke weerslag hebben op de strijd tegen de carrouselfraude.

De heer Zenner begrijpt ook dat de minister in de Kamercommissie een aantal amendementen heeft geaccepteerd die ertoe strekten een zware administratieve last te voorkomen (bijvoorbeeld het onderhoudsboekje, de vereiste getuigschriften bij werkzaamheden aan een kilometerteller). Twee amendementen die in de Kamer werden aangenomen lijken daarentegen bijzonder eigenaardig. Als verantwoording werd de administratieve vereenvoudiging aangevoerd, wat volstrekt onwaar lijkt.

Oorspronkelijk voorzag het ontwerp in de verplichting voor elke vakman om op de facturen de kilometerstand van een voertuig te vermelden bij onderhoud of bij een herstelling, wat in de praktijk vandaag gebeurt. Federauto was het ermee eens dat die verplichting in de wetgeving bekrachtigd werd. De vaklui in de sector vonden met andere woorden dat het niet om een verzwaring van de administratie ging, aangezien die praktijk alleen door de fraudeurs ontweken wordt.

Een amendement heeft bepaald dat die verplichting alleen zou blijven bestaan als de Koning daarin voorzag. Die beperking is niet terecht. Ze zou nog begrijpelijk zijn indien Car-pass reeds werkte en indien men ervaring had met het systeem, maar dat is niet het geval. Het opstarten van Car-pass zal tijd vergen. Car-pass zal weliswaar een aantal aanwijzingen geven, maar men zal moeten kunnen nagaan of de ingezamelde gegevens juist zijn. Aan de hand van de gegevens die vandaag op de factuur worden vermeld, met name de kilometerstand, kan men nagaan of de gegevens die Car-pass zal ontvangen, juist zijn.

Om die reden dient de heer Zenner amendement nr. 6 in dat ertoe strekt de woorden «Indien de Koning het bepaalt» te doen vervallen en terug te keren naar de tekst van het oorspronkelijke ontwerp van de regering, dat voorziet in een algemene verplichting om de kilometerstand van het voertuig op de factuur te vermelden.

De heer Zenner heeft ook een amendement nr. 5 ingediend op artikel 4, § 1, omdat hij het verwaand vindt een tweehonderd jaar oude bepaling, namelijk artikel 1341 van het Burgerlijk Wetboek, te willen

1804 existe une règle exigeant un écrit pour toute opération entre particuliers qui dépasse une certaine valeur. Depuis quelque temps, cet écrit peut même être sur support électronique. Cet écrit doit permettre de prouver la légitimité des transactions. M. Zenner se rallie à l'avis de M. Ramoudt selon lequel l'absence d'écrit va ouvrir la porte à une série de litiges. Sans cette exigence, il est évident que tous les acheteurs mécontents de leur véhicule vont pouvoir dire que le kilométrage n'est pas correct. Et le vendeur, en tant que professionnel, aura la charge de la preuve.

Pour M. Zenner, l'écrit est une mesure de protection fondamentale pour le consommateur. C'est en même temps une mesure de protection pour le marché, pour en écarter les 150 000 faux particuliers. Dans un souci de simplification administrative, la Chambre en a trop fait en laissant tomber cet écrit.

L'amendement n° 5 de M. Zenner vise à revenir au texte approuvé par le Conseil des ministres.

La ministre répond que le projet de loi a pour but de lutter contre une forme très répandue de fraude qui est dénoncée par nombre d'organisations de défense des consommateurs, mais aussi par le secteur même. La législation existante s'étant avérée inapplicable, la ministre tient à ce que le projet à l'examen soit à tout le moins exécutable et applicable. Il y va de l'intérêt aussi bien des consommateurs que des commerçants honnêtes.

La ministre considère que la suppression de l'obligation du livret d'entretien constitue un élément important dans le cadre de la simplification administrative. L'utilisation de ce livret d'entretien comme moyen de contrôle du kilométrage deviendra certainement superflue dès l'instant où la banque de données centrale fonctionnera correctement.

La ministre ne trouve pas que le projet présente des faiblesses pour ce qui est de la vente de véhicules étrangers en Belgique. Il est évident que notre législation ne s'applique pas aux véhicules étrangers dans d'autres pays. La ministre estime cependant qu'il serait indiqué que le système proposé ici soit appliqué dans toute l'Europe.

En ce qui concerne les exportations de voitures belges, le projet ne pose aucun problème, puisqu'il donnera également au ressortissant étranger la garantie que le kilométrage du véhicule qu'il a acheté est conforme à la réalité.

Pour M. Ramoudt, l'inconvénient est plutôt pour l'exportateur. Il craint que dans les pays où la législation est moins sévère, le kilométrage des voitures exportées ne soit systématiquement trafiqué, ce qui portera préjudice à nos exportateurs, dès lors que les véhicules seront relativement moins attrayants en raison de leur kilométrage en apparence plus élevé. En

veranderen. Sedert 1804 schrijft die bepaling voor dat een document moet worden opgemaakt bij de verkoop tussen particulieren vanaf een bepaalde waarde. Sinds enige tijd is dat zelfs op elektronische drager mogelijk. Dat document moet het mogelijk maken te bewijzen dat de verkoop wettelijk is. De heer Zenner is het met de heer Ramoudt eens dat het ontbreken ervan de deur openzet voor een hele reeks geschillen. Zonder die vereiste is het duidelijk dat alle kopers die niet tevreden zijn met hun voertuig zullen kunnen beweren dat de kilometerstand onjuist is. De verkoper zal als vakman de bewijslast hebben.

Voor de heer Zenner biedt het geschrift een fundamentele bescherming voor de consument. Het beschermt ook de markt, omdat het 150 000 onechte particulieren ervan uitsluit. Door dit document af te schaffen is de Kamer te ver gegaan in de administratieve vereenvoudiging.

Amendement nr. 5 van de heer Zenner beoogt terug te keren naar de door de Ministerraad goedgekeurde tekst.

De minister herhaalt dat het wetsontwerp de bedoeling heeft te strijden tegen een veel voorkomende vorm van bedrog niet alleen gemeld door veel consumentenorganisaties, maar ook door de sector zelf. De bestaande wetgeving is onuitvoerbaar gebleken. Vandaar besteedt de minister er veel aandacht aan dat dit ontwerp minstens uitvoerbaar en toepasbaar zou zijn. Dit is in het belang zowel van de consumenten als van de eerlijke handelaars.

De minister acht het afschaffen van de verplichting van het onderhoudsboekje belangrijk in het kader van de administratieve vereenvoudiging. Het gebruik van dat onderhoudsboekje als middel om de kilometerstand te controleren wordt zeker overbodig op het moment dat de centrale gegevensbank naar behoren werkt.

De minister vindt niet dat het ontwerp tekortschiet in verband met de verkoop van buitenlandse voertuigen in België. Het is nogal evident dat onze wetgeving niet geldt voor buitenlandse voertuigen in andere landen. De minister is wel van oordeel dat aangewezen zou zijn dat het hier voorgesteld systeem in heel Europa zou worden toegepast.

Wat de export van Belgische wagens naar het buitenland betreft, brengt het ontwerp geen problemen met zich. Ook een buitenlander krijgt dan immers de garantie dat de kilometerstand van het door hem gekochte voertuig correct is.

De heer Ramoudt ziet het nadeel eerder in hoofde van de exporteur. Hij vreest dat in landen waar geen strenge wetgeving heerst, de kilometerstanden van uitgevoerde wagens wel systematisch worden teruggedraaid, wat onze exporteurs benadeelt vermits hun wagens relatief onaantrekkelijk zullen zijn door schijnbaar hogere kilometerstanden op de tellers

réalité, notre honnêteté pourrait bien jouer en notre défaveur.

S'agissant des importations de voitures, il importe de souligner que l'article 4 du projet ne vise que des véhicules déjà immatriculés. L'on considère à tort que toutes les voitures immatriculées pour la première fois ont un kilométrage nul. Le projet de loi ne tient donc pas compte du marché important des voitures d'occasion importées.

La ministre estime qu'il n'est pas nécessaire de tout régler dans le projet. Ce dernier contient des dispositions générales qui interdisent de trafiquer les compteurs kilométriques. Si le compteur kilométrique d'un véhicule a été trafiqué, l'acheteur peut faire annuler la vente. Le projet à l'examen se borne à offrir une protection supplémentaire qui couvre la majorité des ventes de voitures.

M. Ramoudt évoque le cas de la voiture de direction ou du véhicule qui a roulé pendant un certain temps avec des plaques commerciales, c'est-à-dire le cas d'un véhicule qui n'a jamais été immatriculé. Il demande à la ministre à quelle obligation ce type de véhicule est soumis.

La ministre déclare que la loi n'est applicable à ces véhicules qu'à partir du moment où ils sont immatriculés. En conséquence, tant qu'un véhicule roule avec des plaques commerciales, il ne relève pas du nouveau système en projet.

En réponse aux questions de M. Zenner, la ministre affirme qu'il n'est pas facile de combattre la fraude. Voilà vingt ans que l'on cherche une méthode permettant de lutter efficacement contre la fraude au kilométrage. Le projet à l'examen a été élaboré en concertation avec le secteur concerné. Par la suite, la Chambre a effectivement adopté quelques amendements à l'unanimité.

La ministre trouve que le projet de loi est juste. Elle a parfaitement conscience qu'il est impossible de mettre un terme aux activités de tous les fraudeurs. Mais elle a la conviction que ce projet est un pas important dans la bonne direction.

La commission de la Chambre a estimé que si le kilométrage est transmis à la banque centrale de données à chaque entretien, il devient superflu d'encore le mentionner sur la facture. Cela permet aussi d'éviter aux particuliers de devoir conserver leurs factures, ce qui n'intéresse généralement pas le consommateur ordinaire. La ministre défend cette idée à la condition que la banque centrale de données fonctionne d'abord correctement. D'où le compromis consistant à laisser ouverte la possibilité d'imposer plus tard cette obligation par arrêté royal. La ministre a d'ailleurs l'intention de le faire.

La ministre rappelle à M. Zenner que la loi en projet ne porte pas préjudice à l'article 1341 du Code

ervan. In de realiteit zou onze eerlijkheid wel eens in ons nadeel kunnen spelen.

Wat de invoer van wagens betreft, is het belangrijk erop te wijzen dat artikel 4 van het ontwerp het enkel over reeds ingeschreven voertuigen heeft. Men gaat er onterecht van uit dat alle wagens die voor het eerst worden ingeschreven, nul op de kilometerteller hebben. Het wetsontwerp houdt bijgevolg geen rekening met de belangrijke markt van ingevoerde tweedehandswagens.

De minister meent dat dit ontwerp niet in alles hoeft te voorzien. Er zijn algemene bepalingen die verbieden om te knoeien met een kilometerstand. Als toch met de kilometerteller geknoeid is, dan kan de koper de ontbinding van de koop eisen. Het voorliggend ontwerp biedt alleen een extra bescherming voor het merendeel van de autoverkopen.

De heer Ramoudt schetst de situatie van een directiewagen of een voertuig dat enige tijd met handelaarsplaten werd uitgerust, met andere woorden een voertuig dat nooit is ingeschreven. Hij vraagt de minister onder welke verplichting dat soort wagens valt.

De minister verklaart hieromtrent dat de wet pas van toepassing wordt op het moment dat het voertuig wordt ingeschreven. Zolang een voertuig bijgevolg met handelsplaten is uitgerust, valt het niet onder het hier voorgestelde nieuwe systeem.

In antwoord op de vragen van de heer Zenner, vindt de minister dat het niet eenvoudig is om fraude te bestrijden. Men zoekt reeds twintig jaar naar een methode om op een efficiënte manier de fraude met kilometertellers te bestrijden. Dit ontwerp is samen met de betrokken sector uitgewerkt. Het klopt dat de Kamer achteraf unaniem enkele amendementen heeft aangenomen.

De minister vindt dat het wetsontwerp rechtvaardig is. Zij beseft ten volle dat het onmogelijk is alle fraudeurs af te stoppen. Toch is zij ervan overtuigd dat dit ontwerp een grote stap vooruit betekent in die richting.

De Kamercommissie was van oordeel dat wanneer bij iedere onderhoudsbeurt de kilometerstand aan de centrale databank wordt doorgegeven, het overbodig wordt om ook nog eens op de factuur die kilometerstand te vermelden. Dat vermijdt ook dat particulieren hun facturen dienen te bewaren, iets waar de gewone consument niet veel aan heeft. De minister staat achter dit idee op voorwaarde dat de centrale gegevensbank eerst goed functioneert. Vandaar het compromis om de mogelijkheid open te laten om vooralsnog die verplichting bij koninklijk besluit op te leggen. De minister is ook van plan dat te doen.

De minister wijst er de heer Zenner op dat het wetsontwerp geen afbreuk doet aan artikel 1341 van het

civil. Elle reconnaît l'utilité d'un écrit formel. La Chambre a cependant considéré qu'une exigence formelle supplémentaire (un écrit spécifique) n'était pas indispensable.

En ce qui concerne la question des faux particuliers, le gouvernement a prévu des mesures relatives à la répression du trafic de voitures. La lutte contre ce phénomène ne relève pas des compétences de la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable.

M. Willems regrette que le projet de loi prévoit que les contrevenants aux dispositions puissent aussi être punis d'un emprisonnement. Il estime personnellement que l'on ne devrait pouvoir en l'espèce infliger que des amendes. Les véritables fraudeurs commettent encore d'autres infractions, telles que le faux en écritures, qui de toute façon, sont déjà passibles d'un emprisonnement.

Concrètement, une personne dont le compteur kilométrique est défectueux et qui omet de le faire réparer immédiatement, s'expose à un emprisonnement d'un mois.

M. Willems voudrait en outre savoir comment l'on compte assurer la protection de la vie privée du citoyen dès l'instant où la banque centrale de données sera devenue opérationnelle. Qui pourra utiliser cette banque de données? Le fisc y aura-t-il accès?

M. Zenner répète qu'il est tout à fait d'accord avec la ministre sur la philosophie du projet. Par contre, il estime qu'il est facile de lutter contre la fraude. Le problème est qu'on prétend souvent vouloir lutter contre la fraude, sans le vouloir véritablement. M. Zenner est déçu par l'abandon d'un certain nombre de points qui, en quelque sorte, émasculent le projet. Ce projet a été élaboré avec le secteur par les prédécesseurs de la ministre. Or, en s'écartant de ce qui avait été convenu avec le secteur, la ministre décrédibilise ce dernier.

En effet, on demande à une organisation professionnelle de forcer ses membres à entrer, moyennant des frais, dans un système. À partir du moment où la ministre permet des «loopholes» qui laissent la possibilité aux 150 000 faux particuliers de continuer à opérer comme ils le font, il sera impossible pour l'organisation professionnelle de convaincre ses membres d'entrer dans le système.

M. Zenner fait observer qu'à la Chambre, la ministre a accepté d'autres changements. Le carnet d'entretien et les attestations en cas de réparation aux compteurs kilométriques constituaient une charge administrative disproportionnée.

Mais déclarer que l'on peut cesser la pratique actuelle d'indiquer les kilomètres, revient à se priver de toutes sortes de contrôle. Or, cette mesure existe actuellement. Le Roi peut encore la prévoir comme

Burgerlijk Wetboek. De minister erkent dat een formeel geschrift nuttig is. De Kamer was evenwel van oordeel dat een bijkomende vormvereiste (een specifiek geschrift) niet onmisbaar is.

Wat de kwestie van de onechte particulieren betreft heeft de regering in verband met de beteugeling van autozwendel maatregelen voorzien. Het behoort niet tot de bevoegdheden van een minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling om dat fenomeen te bestrijden.

De heer Willems betreurt dat het wetsontwerp voorziet dat overtreders van zijn bepalingen ook met gevangenisstraf kunnen worden gestraft. Persoonlijk is hij van oordeel dat hier enkel met geldboetes zou moeten worden gewerkt. Echte fraudeurs plegen wel nog andere inbreuken, zoals valsheid in geschrifte, die sowieso reeds met gevangenis worden gestraft.

Concreet kan iemand met een defecte kilometerteller die die niet onmiddellijk laat herstellen, een gevangenisstraf van een maand oplopen.

Voorts wenst de heer Willems te vernemen hoe de privacy van de burger zal worden beschermd eens de centrale databank in werking treedt. Wie zal van die gegevensbank gebruik kunnen maken? Heeft de fiscus daar toegang toe?

De heer Zenner herhaalt dat hij het met de minister helemaal eens is wat betreft de filosofie van het ontwerp. Wel meent hij dat fraude gemakkelijk te bestrijden is. Het probleem is dat men vaak beweert de fraude te willen bestrijden zonder het echt te willen. De heer Zenner is teleurgesteld over het weglaten van een aantal maatregelen, wat het ontwerp sterk afzwakt. Dit ontwerp is in samenspraak met de sector door de voorgangers van de minister opgesteld. Door af te wijken van wat met de sector was afgesproken, ondermijnt de minister de geloofwaardigheid van die sector.

Men vraagt immers aan een beroepsorganisatie om zijn leden te dwingen op hun kosten in een bepaald systeem te stappen. Als de minister gaten in dat systeem toelaat waardoor 150 000 onechte particulieren kunnen blijven handelen zoals zij nu doen, zal die beroepsorganisatie zijn leden onmogelijk kunnen overhalen om in dat systeem te stappen.

De heer Zenner merkt op dat de minister in de Kamer andere wijzigingen heeft aanvaard. Het onderhoudsboekje en de attesten in geval van herstellingen aan de kilometertellers waren een buitenmaatse administratieve last.

Verklaren dat men de kilometers niet langer hoeft aan te geven, komt er echter op neer dat men van vele vormen van controle afziet. Deze maatregel bestaat echter momenteel wel. De Koning kan die als over-

mesure de transition. La ministre devrait savoir que cette obligation est indispensable, d'autant plus après la mise en place de «Car-pass» parce que les fonctionnaires visés à l'article 9 ne pourront pas faire de contrôles si le nombre de kilomètres n'est pas indiqué sur les factures.

L'autre problème est la preuve de la vente. La ministre déclare que le consommateur est protégé étant donné qu'il va pouvoir demander la résolution de la vente si le nombre de kilomètres n'était pas correct. Mais comment peut-il le prouver à partir du moment où il n'y a pas d'écrit ou un courriel dans lequel le nombre de kilomètres est mentionné?

Observant que la ministre déclare que le projet ne change en rien la validité de l'article 1341 du Code civil, M. Zenner se demande si la loi projetée ne déroge pas à une loi générale. Si l'article 1341 du Code civil n'est pas supprimé, ne faut-il pas le dire expressément au début de l'article 4, § 1^{er}, ce que le gouvernement avait d'ailleurs prévu initialement? Un particulier n'achète pas tellement de voitures dans sa vie. M. Zenner ne pense pas que les gens jettent la facture d'achat. Il est important de pouvoir prouver que l'on est propriétaire de sa voiture. L'existence de la facture est également importante pour prouver qu'on a été trompé, si on veut exercer le recours que le projet donne aux consommateurs.

M. Zenner ne cherche pas à assassiner le projet, tout au contraire. Il aimerait cependant que l'on revienne sur deux points essentiels du texte initial du projet tel qu'il avait été déposé par le gouvernement.

La ministre réitère son accord avec les propos de M. Zenner concernant le Code civil. L'article 1341 reste bien évidemment applicable pour que la vente puisse être prouvée.

Selon elle, il convient d'interpréter le projet comme suit:

«L'article 4 ne porte pas préjudice aux règles en vigueur en matière de charge de la preuve. Ce sont toujours celles du Code civil qui sont applicables, notamment l'article 1341, qui requiert une preuve écrite pour toutes les choses qui excèdent la somme de 375 euros, et l'article 1325 sur la validité d'un acte sous seing privé. Les droits de l'acheteur ne sont pas limités. Si le kilométrage a été trafiqué, l'acheteur peut exiger la résolution de la vente sur la base du Car-pass. Par ailleurs, les dispositions du Code civil restent d'application.»

Selon la ministre, cette interprétation, qui figure dans les travaux préparatoires, devrait offrir suffisamment de garanties à M. Zenner.

En ce qui concerne les sanctions pénales, la ministre déclare que le projet initial en prévoyait beaucoup. Des peines d'emprisonnement étaient même prévues

gangsmaatregel nog instellen. De minister zou moeten weten dat die verplichting onontbeerlijk is, des te meer na de oprichting van «Car-pass» omdat de ambtenaren bedoeld in artikel 9 niet langer controles zullen kunnen uitvoeren als het aantal kilometers niet op de facturen vermeld staat.

Het andere probleem is het bewijs van de verkoop. De minister verklaart dat de verbruiker beschermd is aangezien hij zal kunnen vragen de verkoop te annuleren als het aantal kilometers niet correct is aangegeven. Maar hoe kan men dat bewijzen als de kilometerstand nergens vermeld staat?

Gelet op het feit dat de minister verklaart dat het ontwerp niets verandert aan de geldigheid van artikel 1341 van het Burgerlijk Wetboek, vraagt de heer Zenner zich af of de ontwerptekst niet afwijkt van een algemene wet. Als artikel 1341 van het Burgerlijk Wetboek niet wordt afgeschaft, moet dat niet uitdrukkelijk vermeld worden in het begin van artikel 4, § 1, wat de regering trouwens oorspronkelijk wilde doen? Een particulier koopt niet zoveel auto's in zijn leven. De heer Zenner denkt niet dat mensen hun aankoopfactuur weggooien. Het is belangrijk te kunnen bewijzen dat men eigenaar is van een bepaalde wagen. Het bestaan van een factuur is ook van belang om te bewijzen dat men bedrogen werd, als men het rechtsmiddel dat het ontwerp aan de verbruikers geeft, wil benutten.

De heer Zenner wil het ontwerp niet de grond in boren, wel integendeel. Hij zou echter graag op twee essentiële punten terugkeren naar de oorspronkelijke ontwerptekst zoals de regering hem had ingediend.

De minister herhaalt dat zij akkoord gaat met wat de heer Zenner verklaard heeft over het Burgerlijk Wetboek. Artikel 1341 blijft natuurlijk van toepassing zodat de verkoop bewezen kan worden.

Volgens haar dient het ontwerp als volgt te worden geïnterpreteerd:

«Artikel 4 doet geen afbreuk aan de bestaande regels inzake de bewijslast. Inzake de bewijslast gelden nog steeds de regels van het Burgerlijk Wetboek waaronder artikel 1341, dat een schriftelijk bewijsstuk vereist van alle zaken die de som van 375 euro te boven gaan, en artikel 1325 over de geldigheid van een onderhandse akte. De rechten van de koper worden niet beperkt. Indien er geknoeid wordt met de kilometerstand kan deze op basis van de Car-pass de ontbinding van de koop vorderen. Tevens blijven de bepalingen uit het Burgerlijk Wetboek gelden.»

Volgens de minister zou deze interpretatie, opgenomen in de voorbereidende werkzaamheden, de heer Zenner voldoende garanties moeten bieden.

Wat de strafsancities betreft stelt de minister dat er in het oorspronkelijke ontwerp heel veel voorzien waren. Zo waren zelfs gevangenisstraffen voorzien

pour l'absence de document de vente. En concertation avec la commission compétente de la Chambre, la ministre a décidé qu'il était sans doute préférable en l'occurrence de remplacer la peine d'emprisonnement par une sanction civile. Il ne subsiste que quelques sanctions pénales parmi toutes celles qui étaient prévues dans le projet initial. Elle devront servir de moyen de coercition pour les fraudeurs les plus acharnés. La ministre partage l'avis de M. Willems selon lequel les peines d'emprisonnement doivent être réservées à ceux qui fraudent délibérément à grande échelle.

En ce qui concerne la protection de la vie privée, la ministre prendra l'avis de la Commission de la protection de la vie privée, conformément à l'article 6, § 3, du projet de loi.

En ce qui concerne les soi-disant lacunes du projet de loi, la ministre souligne qu'elle ne peut régler que des matières qui relèvent de ses domaines de compétence. Bien qu'elle soit absolument d'accord sur la nécessité de lutter contre les abus commis par des faux particuliers, elle ne peut personnellement rien y faire et c'est au ministre de l'Intérieur qu'il incombe de prendre des mesures.

M. Zenner fait observer que pour certains juristes, si la volonté du législateur n'est pas exprimée dans la loi même, elle ne compte pas. En d'autres termes, les travaux préparatoires sont pratiquement sans influence. Il vaut donc mieux rester prudent.

Il reste le problème de l'exception prévue par le projet en subordonnant à un arrêté royal, l'obligation d'indiquer les kilomètres tel que cela se fait maintenant. La ministre peut-elle s'engager à adopter cet arrêté royal ? Et pas seulement à titre transitoire ?

La ministre s'engage formellement à proposer cet arrêté royal au Roi à bref délai, afin que l'arrêté entre en vigueur en même temps que la loi. La ministre ajoute qu'elle n'a pas l'intention de limiter l'application de cet arrêté dans le temps.

M. Zenner prend acte de l'engagement ferme de la ministre d'adopter un arrêté royal donnant toute sa force à cette disposition. D'autre part, il prend acte du fait que cette disposition ne porte pas préjudice à l'article 1341 du Code civil. Pour M. Zenner, cela revient à dire que s'il ne faut pas un écrit en vertu d'une obligation nouvelle, il le faut toujours en fonction d'une obligation ancienne.

M. Zenner demande aux commissaires si, en tant que rapporteur, il peut acter que tout le monde est d'accord sur l'interprétation de la ministre selon laquelle le projet ne porte pas préjudice à l'application de l'article 1341 du Code civil.

voor het ontbreken van een verkoopdocument. In de Kamercommissie heeft de minister na ruggenspraak met de betrokken commissie beslist dat het wellicht zinvoller was om daar de gevangenisstraf te laten vallen en een burgerrechtelijke straf te voorzien. Er blijft nog maar een fractie over van de strafsancities die in het oorspronkelijke ontwerp waren voorzien. Het saldo is bedoeld als stok achter de deur voor de heel hardleerse fraudeurs. De minister gaat akkoord met de heer Willems dat gevangenisstraffen moeten worden voorbehouden voor zij die moedwillig en op grote schaal frauderen.

Voor wat het aspect privacy betreft zal de minister advies vragen aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, conform artikel 6, §3, van het wetsontwerp.

Wat de zogenaamde lacunes in dit wetsontwerp aangaat wijst de minister erop dat zij enkel materies kan regelen die binnen haar bevoegdheidsdomeinen liggen. Alhoewel ze honderd procent akkoord gaat dat de misbruiken door onechte particulieren moeten worden bestreden, kan ze daar zelf niets tegen doen en komt het de minister van Binnenlandse Zaken toe maatregelen te nemen.

De heer Zenner merkt op dat voor sommige juristen de wil van de wetgever niet telt als hij niet door de wet zelf wordt uitgedrukt. De parlementaire werkzaamheden hebben met andere woorden praktisch geen invloed. Voorzichtigheid is dus geboden.

Blijf het probleem van de uitzondering die het ontwerp instelt door de huidige verplichting om de kilometers aan te geven ondergeschikt te maken aan een koninklijk besluit. Kan de minister zich ertoe verbinden dit koninklijk besluit te nemen ? En niet enkel als een voorlopige maatregel ?

De minister verbindt zich er formeel toe dit koninklijk besluit spoedig aan de Koning voor te leggen, zodat het op hetzelfde ogenblik als de wet in werking kan treden. Zij voegt eraan toe dat zij de toepassing ervan niet in de tijd wil beperken.

De heer Zenner neemt akte van de uitdrukkelijke verbintenis van de minister om een koninklijk besluit goed te keuren dat deze bepaling volledig ten uitvoer legt. Anderzijds neemt hij akte van het feit dat deze bepaling geen afbreuk doet aan artikel 1341 van het Burgerlijk Wetboek. Voor de heer Zenner komt dat erop neer dat een geschrift weliswaar niet vereist is door de invoering van een nieuwe verplichting, maar wel nog steeds door het handhaven van een oude verplichting.

De heer Zenner vraagt de commissieleden of hij als rapporteur kan noteren dat iedereen het eens is met de interpretatie van de minister dat het ontwerp geen afbreuk doet aan de toepassing van artikel 1341 van het Burgerlijk Wetboek.

La commission marque son assentiment sur ce point.

Dans ces conditions, M. Zenner envisage de retirer ses amendements n^{os} 5 et 6.

M. Willems revient sur la question de la protection privée. Il estime qu'une banque de données ne peut être utilisée que dans le but pour lequel elle a été créée, en l'occurrence la lutte contre la fraude aux compteurs kilométriques. La ministre peut-elle confirmer formellement que tel sera bien le cas ?

La ministre souligne que le Car-pass ne communiquera que le kilométrage et aucune donnée personnelle sensible. Elle s'engage par ailleurs à tenir compte de l'avis que rendra la Commission de la protection de la vie privée.

IV. DISCUSSION DES AMENDEMENTS

L'amendement n^o 1 de M. Ramoudt tend à supprimer tous les articles du projet.

Concernant cet amendement, la ministre déclare que la fraude aux compteurs kilométriques est une des manières les plus courantes de tromper le consommateur. Il est nécessaire de lutter efficacement contre ce phénomène, dans l'intérêt tant des consommateurs que des commerçants honnêtes.

Le projet de loi vise à lutter contre la fraude et à la prévenir, en créant les possibilités de vérifier, d'une manière objective, l'exactitude du kilométrage; voilà pourquoi on a prévu l'enregistrement central des données. Celui-ci offre à l'acheteur la meilleure garantie quant à l'exactitude du kilométrage affiché par le véhicule acheté.

C'est aussi la raison pour laquelle on enregistre le kilométrage des véhicules à différents stades de son cycle de vie. Les professionnels, mais aussi les services du contrôle technique et le Service pour l'immatriculation des véhicules doivent communiquer les données en question.

Un de ses objectifs du projet de loi est d'améliorer la loi existante. Dans la loi actuelle, on utilise le terme «entretien», ce qui pouvait prêter à confusion; le projet de loi parle de «travaux relatifs à un véhicule», ce qui couvre également les réparations, le montage de pièces, ...

L'efficacité d'un tel système est prouvé par l'exemple des Pays-Bas, où un système semblable a été instauré, ce qui a sensiblement diminué les cas de fraude.

Concernant l'amendement n^o 5 de M. Zenner, qui vise à remplacer l'alinéa 1^{er} de l'article 4, § 1^{er}, la ministre signale à l'auteur que les membres de la commission de la Chambre avaient unanimement

De commissieleden gaan daarmee akkoord.

In dat geval overweegt de heer Zenner om zijn amendementen nrs. 5 en 6 in te trekken.

De heer Willems komt terug op het punt van de «privacy». Hij is van oordeel dat een databank alleen mag gebruikt worden voor het doel waarvoor die databank is aangelegd, *in casu* de bestrijding van de kilometerfraudes. Kan de minister dit formeel bevestigen ?

De minister onderstreept dat Car-pass enkel de kilometerstanden zal meedelen en geen gevoelige persoonsgegevens. Voorts engageert zij zich ertoe rekening te houden met het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

IV. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

Amendement nr. 1 van de heer Ramoudt strekt ertoe alle artikelen van het ontwerp te doen vervallen.

In reactie op dit amendement stelt de minister dat kilometerfraude een van de meest voorkomende vormen van consumentenbedrog is. Zowel in het belang van de consument als in het belang van de eerlijke handelaars is een effectieve bestrijding noodzakelijk.

Het doel van het wetsontwerp is fraude tegengaan en fraude voorkomen. Dit moet gebeuren door op een objectieve manier de juiste kilometerstand te kunnen nagaan, vandaar de centrale registratie van gegevens. Dit biedt voor de koper de beste waarborg voor de juistheid van de kilometerstand van het aangekochte voertuig.

Vandaar ook dat de kilometerstand van de wagens in verschillende stadia van de levenscyclus van het voertuig wordt geregistreerd. Niet enkel de professionelen moeten gegevens meedelen, maar ook de technische controle en de Dienst voor inschrijving.

Een van de doelstellingen van het wetsontwerp is de bestaande wet te verbeteren. In de huidige wet wordt de term «onderhoud» gehanteerd wat aanleiding gaf tot onduidelijkheid, het wetsontwerp heeft het over «werken aan een voertuig» en omvat dus ook herstellingen, montage van onderdelen, ...

Dat een dergelijk systeem effectief is, is al bewezen in Nederland. Daar hebben ze een soortgelijk systeem ingevoerd, en is de fraude aanzienlijk verminderd.

In verband met het amendement nr. 5 van de heer Zenner dat ertoe strekt het eerste lid van artikel 4, § 1, te vervangen, wijst de minister er de auteur op dat het de unanieme wens was van de leden van de Kamer-

émis le souhait de limiter à un minimum les formalités supplémentaires à remplir par les particuliers.

D'après elle, l'article en question ne porte d'ailleurs pas préjudice aux règles en vigueur concernant la charge de la preuve.

S'agissant de la preuve, ce sont toujours les règles du Code civil qui sont applicables, notamment l'article 1341, qui requiert une preuve écrite pour toutes les choses qui excèdent la somme de 375 euros, et l'article 1325 sur la validité d'un acte sous seing privé.

Les droits de l'acheteur ne sont pas limités. Si le compteur kilométrique a été trafiqué, l'acheteur peut exiger la résolution de la vente en se référant au Car-pass. De même, les règles relatives à la garantie des défauts cachés (article 1641 et suivants du Code civil) continuent à être applicables.

La ministre dit comprendre le problème des « faux » particuliers, mais souligne que ce phénomène ne relève pas de ses attributions et est une matière qui dépasse l'objet de la loi en projet. Celui-ci tend à lutter efficacement contre la fraude aux compteurs kilométriques.

Au sein du département de l'Intérieur, on a créé la Plate-forme nationale de concertation relative à la criminalité liée aux voitures (NOA). C'est donc dans le cadre de cette plate-forme qu'il faut s'attaquer la vente au noir et à la vente orchestrée par de faux particuliers.

L'amendement n° 2 de M. Ramoudt tend à remplacer l'article 5.

La ministre souligne qu'on ne change en rien l'obligation fiscale en ce qui concerne la facture.

Comme la loi oblige le garagiste à communiquer le kilométrage à la base de données Car-pass, la commission de la Chambre n'a pas estimé nécessaire de rendre obligatoire la mention du kilométrage sur la facture. Celle-ci n'est toutefois qu'un moyen de contrôle supplémentaire de l'enregistrement exact des données relatives au kilométrage. Si la base de données centrale fonctionne bien, cette mention n'est pas nécessaire pour atteindre l'objectif de la loi.

L'obligation initiale a été modifiée. Le texte prévoit à présent que le Roi pourra imposer l'apposition de cette mention sur la facture.

Le Car-pass doit fonctionner. Tout doit être en place au lancement du système.

La ministre répète que l'indication du kilométrage sur la facture, au début du fonctionnement du

commissie om de bijkomende formaliteiten voor particulieren tot een minimum te beperken.

Volgens haar doet dit artikel trouwens geen afbreuk aan de bestaande regels inzake de bewijslast.

Inzake de bewijslast gelden nog steeds de regels van het Burgerlijk Wetboek, waaronder artikel 1341 (dat een schriftelijk bewijsstuk vereist van alle zaken die de som van 375 euro te boven gaan) en artikel 1325 (geldigheid van een onderhandse akte).

De rechten van de koper worden niet beperkt. Indien er geknoeid wordt met de kilometerstand, kan hij op basis van de Car-Pass de ontbinding van de koop vorderen. Tevens blijven de regels van de vrijwaring inzake verborgen gebreken (art. 1641 e.v. van het Burgerlijk Wetboek) gelden.

De minister brengt wel begrip op voor het probleem van de zogenaamde « onechte » particulieren, maar onderstreept dat de bestrijding van dit fenomeen niet tot haar bevoegdheden behoort en een probleem is dat dit wetsontwerp overstijgt. Dit wetsontwerp wenst kilometerfraude op een effectieve manier aan te pakken.

Binnen de schoot van Binnenlandse Zaken bestaat het NOA (ook in het Frans spreekt men van NOA) of nationaal overlegplatform autocriminaliteit. Het is dan ook binnen dit overlegplatform dat de verkoop in het zwart en of door « valse » particulieren moet aangepakt worden.

Het amendement nr. 2 van de heer Ramoudt strekt ertoe artikel 5 te vervangen.

De minister wijst er op dat aan de fiscale verplichting inzake de factuur niet geraakt wordt.

Aangezien de wet reeds verplicht dat de garagist de kilometerstand moet meedelen aan de databank Car-pass, vond de Commissie in de Kamer de verplichting om de kilometerstand op de factuur aan te duiden niet noodzakelijk. De vermelding van de kilometerstand op de factuur is echter maar een bijkomend controlemiddel voor de juiste registratie van de kilometergegevens. Indien het centrale gegevensbestand goed werkt, is die vermelding ook niet noodzakelijk voor het doel van de wet.

De oorspronkelijke verplichting werd gewijzigd. De tekst bepaalt nu dat de Koning deze verplichte vermelding op de factuur kan opleggen.

De Car-pass moet functioneren. Vanaf de start van het systeem moet alles op zijn plaats zitten.

De minister herhaalt dat de vermelding van de kilometerstand op de factuur, in het begin van het sys-

système, permettra d'inciter et d'aider les garagistes à respecter leur obligation principale dans le cadre du projet, qui est de transmettre le kilométrage à Car-pass.

Elle est dès lors disposée à proposer cette mesure au Roi.

En ce qui concerne l'amendement n° 3 de M. Ramoudt, qui vise à ce que la mention du kilométrage ne soit pas obligatoire sur les documents de vente destinés à l'exportation, la ministre estime que si la vente est effectuée par un professionnel en Belgique, le kilométrage doit être indiqué sur le document de vente, ce qui permettra à l'acheteur de vérifier si les données contenues dans le document de vente correspondent au kilométrage figurant au compteur.

Elle ne comprend pas pourquoi une telle disposition serait préjudiciable aux exportations; elle ne fera au contraire que conforter le sérieux de nos exportateurs.

En outre, cette mesure vise aussi à lutter préventivement contre la fraude du kilométrage. Il n'y a donc aucune raison de faire une distinction, en cas de vente d'un véhicule en Belgique, selon que cette voiture est destinée à être immatriculée en Belgique ou à l'étranger.

En ce qui concerne l'amendement n° 4, la ministre souligne que si la vente est effectuée par un professionnel en Belgique, le kilométrage doit figurer sur le document de vente, que le véhicule ait déjà été immatriculé en Belgique ou à l'étranger (et soit donc un véhicule d'occasion) ou non.

L'obligation du Car-pass ne s'applique évidemment pas aux véhicules immatriculés à l'étranger. La ministre peut difficilement imposer à tous les professionnels d'Allemagne l'obligation d'enregistrer le kilométrage en Belgique quand ils réparent une voiture, parce que cette voiture pourrait éventuellement y être vendue ultérieurement. La Belgique ne peut pas davantage imposer d'obligation concernant la vente de véhicules d'occasion à l'étranger.

En ce qui concerne son point de vue au sujet des amendements n°s 6 et 7, la ministre renvoie aux interventions qu'elle a faites dans la discussion générale.

V. VOTES

À la suite des réponses données par la ministre à ses amendements n°s 5 et 6, M. Zenner retire ceux-ci.

Pour sa part, M. Ramoudt retire ses amendements n°s 1 et 2.

teem, de garagisten ertoe kan aanzetten en helpen om hun belangrijkste verplichting in dit kader na te komen, met name het doorgeven van de kilometerstand aan Car-pass.

Zij is dan ook bereid om een dergelijke maatregel aan de Koning voor te stellen.

In verband met het amendement nr. 3 van de heer Ramoudt dat ertoe strekt de vermelding van de kilometerstand niet verplichtend te maken op verkoopdocumenten bestemd voor de export, meent de minister dat indien de verkoop door een vakman in België plaatsvindt, de kilometerstand op het verkoopdocument moet worden vermeld. Dit laat de koper toe na te gaan of de gegevens op het verkoopdocument overeenstemmen met de kilometerstand op de teller.

Het is haar niet duidelijk waarom een dergelijke bepaling nadelig zou zijn voor de export, integendeel, het sterkt de «sérieux» van onze exporteurs.

Deze maatregel is tevens bedoeld om preventief kilometerfraude tegen te gaan. Er is dus geen enkele motivering om een onderscheid te maken tussen de verkoop van een voertuig in België of dat deze wagen bestemd is om in België te worden ingeschreven of in het buitenland.

In verband met amendement nr. 4 onderstreept de minister dat indien de verkoop door een vakman in België plaatsvindt, de kilometerstand op het verkoopdocument moet worden vermeld ongeacht of het voertuig reeds in België of het buitenland is ingeschreven (en dus een tweedehandsvoertuig is).

Voor voertuigen ingeschreven in het buitenland geldt natuurlijk niet de verplichting van de Car-pass. De minister kan moeilijk bijvoorbeeld aan alle professionelen in Duitsland de verplichting opleggen om indien ze een auto herstellen, de kilometerstand in België te registreren, omdat deze auto later eventueel in België zou worden verkocht. België kan tevens geen verplichting opleggen omtrent de verkoop van tweedehandsvoertuigen in het buitenland.

Voor haar standpunten met betrekking tot de amendementen nrs. 6 en 7 verwijst de minister naar haar tussenkomsten tijdens de algemene bespreking.

V. STEMMINGEN

Ingevolge de antwoorden van de minister op zijn amendementen nrs. 5 en 6 trekt de heer Zenner deze terug.

Van zijn kant trekt de heer Ramoudt zijn amendementen nrs. 1 en 2 terug.

L'amendement n° 7 de M. Ramoudt, à l'article 4, § 1^{er}, est rejeté par 10 voix contre 1 et 1 abstention.

Les amendements n°s 3 et 4 de M. Ramoudt à l'article 4 sont rejetés par un vote identique.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 11 voix et 1 abstention.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction de présent rapport.

Le rapporteur,
Alain Zenner.

Le président,
Jean-Marie Dedecker.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet transmis
par la Chambre des représentants
(voir doc. Chambre, n° 51 710/7 — 2003-2004)**

Amendement nr. 7 van de heer Ramoudt op artikel 4, § 1, wordt verworpen met 10 tegen 1 stem bij 1 onthouding.

De amendementen nrs. 3 en 4 van de heer Ramoudt op artikel 4 worden met dezelfde stemmenverhouding verworpen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Vertrouwen is geschonken aan de rapporteur voor het uitbrengen van dit verslag.

De rapporteur,
Alain Zenner.

De voorzitter,
Jean-Marie Dedecker.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als die van het door de Kamer van volks-
vertegenwoordigers overgezonden wetsontwerp
(zie stuk Kamer, nr. 51 710/7 — 2003-2004)**