

<p align="center"><b>Plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules à moteur</b></p>
--

Vu les objectifs politiques du Gouvernement fédéral et des Ministres compétents en particulier ;

Vu les réunions du groupe de travail du même nom des 3 avril 2012, 24 mai 2012, 29 juin 2012 et 11 octobre 2012, où l'on est arrivé à un consensus entre les représentants d'Assuralia, de l'Organe central pour la Saisie et la Confiscation, de Centrex Circulation routière (Police), du Collège des Procureurs généraux, de la Police fédérale de la route, de FEDERAUTO, du SPF Intérieur, du SPF Économie, du SPF Finances (Administration centrale des Douanes et des Accises ; Services Patrimoniaux), du SPF Justice (Service de la Politique criminelle), du SPF Mobilité et Transports (M&T), du Fonds commun de Garantie automobile (dans ce qui suit « le Fonds »), du GOCA et de la Commission permanente de la Police locale ;

Considérant que plus le temps passe, plus le nombre de véhicules utilisant le réseau routier belge augmente, avec une hausse des véhicules ne répondant pas aux exigences légales en matière de contrôle technique et/ou d'assurance, ce qui signifie que leur impact croît ;

Considérant que les technologies modernes permettent de détecter ces véhicules d'une manière plus efficace ;

Considérant que la légitimité sociale de la politique augmente lorsque la population est consciente que le respect des obligations légales est assuré à un haut niveau ;

Le Ministre des Finances, le Ministre de l'Économie, Le Ministre de l'Intérieur, la Ministre de la Justice et le Secrétaire d'État à la Mobilité conviennent ce qui suit :

## **1. Champ d'application**

Ce plan d'action définit des mesures pour chacune des parties concernées afin de renforcer le contrôle du respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules, telles que stipulées, respectivement, par la Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et 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 (plus particulièrement les articles 23 à 26).

Ces mesures visent les objectifs suivants :

- améliorer la sécurité routière ;
- augmenter la sécurité de tous les usagers de la route ;
- éviter que des victimes de la route soient confrontés à des véhicules automoteurs dont l'obligation d'assurance n'est pas respectée ;
- lutter contre la concurrence déloyale engendrée par des entreprises qui négligent l'obligation d'assurance et de contrôle technique ;
- protéger l'environnement.

## 2. Problématique des véhicules non-assurés

Actuellement, le pourcentage de véhicules circulant en Belgique sans se conformer à l'obligation d'assurance est estimé entre 1 et 1,5%. Bien que cela reste limité dans une perspective internationale, il doit être possible d'intensifier la lutte contre l'absence d'assurance. Ceci, en étant bien conscient que les raisons pour lesquelles un véhicule n'est pas assuré peuvent être très diverses et qu'il est parfois difficile d'intercepter les véhicules en question (entre autres parce que le véhicule n'est pas soumis à l'obligation d'immatriculation, parce qu'il est immatriculé à l'étranger ou parce qu'il ne se trouve qu'exceptionnellement sur la voie publique).

Le groupe de travail conseille de lutter contre l'absence d'assurance à l'aide de technologies modernes et sur la base de fichiers de données qui sont les plus actualisés possibles. Une telle approche orientée sur l'informatique s'intègre dans les mesures proposées ici.

### 2.1. L'enquête administrative

Hercule est le nom de l'application informatique dont le rôle consiste en la détection et le signalement de la non-assurance en Belgique. Le SPF M&T et les entreprises d'assurances doivent, dans le délai d'un mois, introduire toute modification des données dans le fichier dont le Fonds est le gestionnaire de la mise à jour en vertu de l'article 19bis-6 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, qui porte le nom de Veridass et qui a été créé en vue d'identifier l'assureur RC. Hercule traite actuellement environ 50.000 requêtes par an.

En ce qui concerne les données des entreprises d'assurances, la transmission de données entre les entreprises d'assurances et Veridass peut être optimisée. La non-utilisation de la procédure d'immatriculation électronique sur base de l'application web est une des causes qui explique pourquoi une correspondance ne peut pas toujours être établie immédiatement entre une plaque délivrée et un contrat d'assurance.

En vertu de l'article 19bis de la loi, le Fonds a l'obligation, en fonction des informations dont il dispose en tant que gestionnaire du fichier créé en vue de l'identification de l'assureur RC du véhicule, d'écrire au présumé propriétaire d'un véhicule automoteur pour lequel l'obligation d'assurance n'a pas été respectée afin d'obtenir les informations permettant de vérifier si la présomption correspond à la réalité ou non. Le délai pour répondre à la demande du Fonds est légalement d'un mois.

Le Fonds tient compte, à propos des personnes auxquelles il doit écrire, au moins des éléments suivants :

- la non-radiation de la plaque dans un délai de deux mois après la résiliation de la police selon l'assureur ;
- les dossiers du Bureau de tarification de l'assurance RC automobile qui ont été terminés en raison de la non-acceptation de la proposition adressée par le bureau de tarification à celui qui, manifestement, ne fait pas radier sa plaque ni ne contracte une police auprès d'une entreprise d'assurances selon les informations dont dispose le Fonds ;
- la non-identification de l'assureur à la suite des demandes d'identification adressées au Fonds, alors qu'il apparaît que le véhicule automoteur est toujours supposé être en circulation.

En vue de communiquer à la police les cas où le Fonds a écrit à la personne en vertu de l'article 19bis de la loi, mais n'a reçu aucune information de laquelle apparaîtrait l'assurance, le Fonds adresse à

présent un courrier au chef de corps de la zone de police du domicile de la personne en question afin de le mettre au courant du résultat de l'enquête menée.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° **Le Fonds développe des mesures, ou renforce les mesures existantes à l'égard des entreprises d'assurances qui ne respectent pas leurs obligations en matière de qualité ou de délai des données communiquées.**
- 2° **Le SPF M&T transmet dans les plus brefs délais possibles les données à traiter au Fonds, dans le fichier lui appartenant.**
- 3° L'implémentation par le SPF M&T de l'immatriculation des véhicules qui ne requièrent pas de permis de conduire, notamment les cyclomoteurs (avec indication de la catégorie à laquelle appartient le cyclomoteur), devrait permettre au Fonds d'enquêter également sur ce type de véhicule automoteur qui ne respecterait pas l'obligation d'assurance.
- 4° Tant que l'application web n'est pas utilisée pour l'immatriculation, les assureurs de RC automobile doivent pouvoir savoir qui a placé l'attestation d'assurance lors de la demande d'immatriculation. Assuralia, le Fonds et le SPF M&T déterminent le moyen le plus approprié pour la réalisation de ce point à moyen terme.
- 5° **Pour pouvoir utiliser les moyens dont il dispose de façon optimale, le Fonds écrira aux propriétaires pour lesquels il est supposé le non-respect de l'obligation d'assurance sur base de requêtes plus affinées, de sorte qu'il existe une plus grande chance que celui qui a été sommé par le Fonds soit bien quelqu'un sans assurance RC.**
- 6° Il faut que la police intégrée développe une procédure automatique qui permette au Fonds d'avertir tous les services de police habilités à constater le délit de « non-assurance » qu'une personne a fait l'objet d'un courrier de la part du Fonds, conformément aux exigences légales, pour lui signaler qu'elle ne dispose pas de l'assurance légale obligatoire d'après les informations dont dispose ce Fonds.
- 7° Le SPF Intérieur communique au Fonds l'identité de chacun de ces services de police. Les corrections apportées au fichier, traitées par le Fonds dans le cadre de la détection de l'absence d'assurance, doivent être disponibles pour tous ces services. Ceux-ci doivent en outre, sur la base de la même procédure, mettre le Fonds au courant des données qu'ils reçoivent en matière de respect de l'obligation d'assurance par les personnes qui apparaissent dans le fichier.
- 8° **Le Fonds communique dès maintenant les fichiers des véhicules non-assurés à l'Administration des Douanes et Accises. En vertu de l'article 29 de la loi du 21 novembre 1989, le personnel des douanes est d'ores et déjà compétent en matière de contrôle sur la non-assurance, et ce étant donné qu'il s'agit de personnes compétentes dans le sens prévu par l'article 3, 7° de l'Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique du 1<sup>er</sup> décembre 1975.**

## 2.2. La détection sur le terrain

En 2010, la police a constaté 27 357 infractions à cette obligation. Vu que l'absence de réaction du propriétaire d'un véhicule n'est pas un délit en soi, aucun procès-verbal n'est dressé à la suite de cela.

La douane est autorisée à vérifier le respect de l'obligation d'assurance, mais elle est actuellement limitée dans l'exécution de sa mission de contrôle vu qu'elle n'a pas accès aux fichiers du Fonds (d'où l'action proposée au point 2.1, 8°).

Un outil crucial pour la détection des véhicules non-assurés circulant malgré tout sur le réseau routier belge est l'utilisation de caméras de surveillance équipées de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation (ANPR). Telles lecteurs de plaques d'immatriculation peuvent permettre à

la police ou la douane de consulter en temps réel le fichier de données mis à leur disposition par le Fonds qui l'actualise chaque jour, de telle manière que les véhicules non-assurés puissent être détectés de façon beaucoup plus fiable. Leur application doit être reprise dans la législation. La durée légale de conservation des données est fixée à sept ans en vertu de l'article 23 de la directive 2009/103/CE, transposée en droit belge par l'article 19bis-6, § 2 de la loi du 21 novembre 1989.

Certaines zones de police locale essaient d'inviter le SPF M&T à fournir une liste des véhicules non-assurés qui sont immatriculés dans leur zone. De tels fichiers sur mesure ne cadrent cependant pas avec le principe d'une banque-carrefour, ni avec l'organisation de la police où les données sont centralisées dans la Banque de données nationale générale. En outre, rien n'empêche les zones de police locale d'intervenir en remarquant sur leur territoire un véhicule non-assuré immatriculé dans la zone de compétence d'une autre unité de police. Ce constat indique bien que l'information fournie aux services de police pourrait être améliorée et en plus, une circulaire devrait être mise à leur disposition (conformément à la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police) concernant entre autres la mission légale que le Fonds réalise.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° Afin de pouvoir engager des caméras ANPR pour la détection et/ou la constatation de la non-assurance, le SPF Economie modifie la loi du 21 novembre 1989 sur la proposition du SPF M&T.
- 2° À l'occasion du contrôle technique, un contrôle portant sur l'obligation d'assurance sera ajouté à l'identification du véhicule. Le SPF M&T modifie à cet effet l'A.R. du 15 mars 1968 et le GOCA veille à l'implémentation de cette mesure dans les stations d'inspection automobile.  
En cas de constatation d'une absence de carte verte valable lors de cette inspection automobile, les conséquences seront les suivantes :
  - une mention sera inscrite sur le certificat de contrôle technique ;
  - le Fonds en sera informé.
- 3° La Ministre de la Justice demande au Collège des Procureurs généraux de diffuser une circulaire contenant une information notamment à destination des services de police relative à la mission du Fonds en matière de détection de l'absence d'assurance et de la procédure de poursuite (en vertu de l'art. 5 de la loi du 5 août 1992 et en application de l'art. 5 de cette même loi).
- 4° Grâce à la réalisation des mesures proposées 6° et 7° du 2.1., on crée la possibilité pour tous les services de police délégués d'avoir la communication du fichier fourni par le Fonds concernant les personnes qui, selon les données connues, ne disposent apparemment pas de l'assurance légale obligatoire, quel que soit le domicile de ces personnes.
- 5° Le Fonds met de la même façon à la disposition de tous les services habilités à constater les délits de « non assurance » l'information selon laquelle la police d'assurance RC automobile correspondant à une certaine plaque d'immatriculation est suspendue, de sorte que, sur le terrain, il puisse être constaté par la police qu'un véhicule est mis en circulation alors que l'assuré a décidé de suspendre sa police d'assurance.

### 2.3. La politique en matière de sanctions

La sanction la plus répandue qui est infligée au propriétaire ou détenteur d'un véhicule automoteur ne respectant pas ses obligations en matière d'assurance RC est le paiement d'une amende. En vertu de l'art. 22 §1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989, l'amende peut varier de « cent francs à mille francs », ce qui implique un montant réel de 600 à 6 000 euros. Une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois peut éventuellement accompagner cette amende. La même loi, à l'art. 20, donne à la police

et à la douane la possibilité de procéder à la saisie du véhicule ou de ses marques d'immatriculation, ou de prendre toute mesure destinée à garantir que le véhicule ne sera pas mis en circulation sur la voie publique. L'art. 24 détermine que les tribunaux peuvent prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus, ainsi que la confiscation du véhicule.

En vertu de l'art. 21 de la loi du 21 novembre 1989, lorsque la saisie se prolonge plus de trente jours, le procureur du Roi, le juge d'instruction, la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie peuvent décider l'aliénation d'un véhicule non assuré. A cette fin, ils transmettent leur décision d'aliénation à l'Organe central pour la Saisie et la Confiscation (OCSC) qui mandate le receveur des Services patrimoniaux (SPF Finances) pour réaliser l'aliénation, supervise le processus de vente, reçoit et gère le produit de l'aliénation qui se substitue au véhicule. Les mêmes autorités judiciaires peuvent également subordonner la levée de la saisie du véhicule au paiement d'une somme d'argent à l'OCSC.

Les tribunaux peuvent ordonner que cette somme d'argent ou le produit de l'aliénation du véhicule soit confisqué ou affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci (art. 25 de la loi du 21 novembre 1989).

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

1. Si les services de contrôle repèrent sur la voie publique un véhicule qui n'est pas en règle en matière d'assurance, ils demanderont à la commune d'y placer un sabot immobilisant. Le SPF Économie modifie à cet effet la loi du 21 novembre 1989.
2. Développer, pour les véhicules saisis, des procédures effectives à mettre en œuvre par les Services patrimoniaux, notamment :
  - par les centres de vente de biens meubles FinShop (actuellement à Bruxelles et, en projet, en Wallonie ainsi qu'en Flandre) ;
  - le maintien des documents à bord du véhicule lors de la transmission par la police aux Services patrimoniaux. Ce point est repris dans la circulaire du Collège des Procureurs généraux (voir 2.2, 3°) et en tant que directive de Centrex Circulation routière ;
  - par un examen de la faisabilité pratique d'un raccourcissement du délai dans lequel les véhicules saisis peuvent être vendus en prévoyant l'utilisation de matériel photographique afin de pouvoir décider quant à l'état du véhicule.

### 3. Problématique des véhicules sans contrôle technique

Tant en 2010 qu'en 2011, presque 80 000 infractions ont été constatées par la police en matière de non-respect du contrôle technique. Cette infraction est le plus souvent constatée sur base de l'art. 24, § 1er de l'A.R. du 15 mars 1968. La fédération des entreprises agréées pour le contrôle technique GOCA se réalise néanmoins que le nombre total de véhicules n'ayant pas passé le contrôle technique est plusieurs fois supérieur à ce nombre. En 2012, le pourcentage des véhicules sans contrôle technique était de 10 à 15%. En outre, il y a une tendance élevée : sur cinq ans, la proportion des véhicules sans contrôle technique a augmentée d'environ 50%.

#### 3.1. L'enquête administrative

Actuellement, les propriétaires d'un véhicule qui n'a pas été présenté au contrôle technique reçoivent un rappel d'un organisme agréé de contrôle technique après une période de trois mois.

Le fichier sur lequel est basé l'envoi du rappel comporte un certain nombre d'erreurs. En outre, il existe une incohérence entre ce délai de rappel et le délai de quatre mois après lequel la plaque d'immatriculation d'un véhicule dont on se défait doit être renvoyée à la DIV pour radiation. Dans un tel cas, le rappel est superflu.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° Le SPF M&T, en collaboration avec le GOCA, s'efforce d'arriver à un fichier de données comportant le moins d'erreurs possible. Cela doit permettre aux organismes agréés de pouvoir mieux déterminer les dates auxquelles les véhicules doivent être présentés.
- 2° L'harmonisation de la période au terme de laquelle le centre de contrôle technique envoie un rappel pour la présentation du véhicule, avec le délai maximum pour la restitution de la plaque d'immatriculation. Dans une première phase, les deux délais seront fixés à trois mois. Après une évaluation de l'impact de l'amélioration de la banque de données sur la quantité de rappels, il sera éventuellement proposé de ramener ces deux délais à deux mois. Grâce au suivi plus strict, un deuxième rappel ne sera plus nécessaire.

### 3.2. La détection sur le terrain

Les mêmes manquements que pour les véhicules sans assurance sont constatés au niveau de l'accès des données pour la douane, de l'utilisation des données par les zones de police et des caméras ANPR.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° La sensibilisation des zones de police locale, de telle manière que l'utilisation des données en provenance du GOCA et mises à disposition de la Banque de données nationale générale de la police intégrée puisse être optimisée.
- 2° L'habilitation de la douane, par le SPF M&T, pour qu'elle puisse effectuer des contrôles, ce qui présuppose l'accès aux fichiers des véhicules sans contrôle technique dans la banque de données du SPF M&T (en provenance du GOCA).
- 3° Afin de pouvoir engager des caméras ANPR pour la détection et/ou la constatation du non-contrôle, le SPF M&T modifie la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

### 3.3. La politique en matière de sanctions

Lorsque la police constate qu'un véhicule n'est pas ou n'est plus en ordre en matière de contrôle technique, un certain nombre de considérations sont nécessaires pour déterminer s'il y a lieu d'adresser un avertissement ou de dresser un procès-verbal. C'est le verbalisant qui, en fin de compte, prend la décision.

En général, cependant, le véhicule ne dépasse que de peu le délai de présentation au contrôle technique (un ou quelques mois), et aucune autre infraction grave n'est constatée. Alors on se limite à un PV d'avertissement. Par contre, si, de manière évidente, la date du contrôle technique a été sciemment dépassée (plusieurs mois) ou si d'autres infractions sont constatées (au niveau de l'assurance, de l'immatriculation ou de manquements techniques graves), un procès-verbal sera dressé.

En vertu de la loi du 21 juin 1985, art. 4 §1<sup>er</sup>, les infractions sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de « dix francs à dix mille francs ».

L'annexe 2 à l'A.R. du 1<sup>er</sup> septembre 2006 prévoit les amendes suivantes pour les véhicules utilitaires :

- si le conducteur ne peut présenter de certificat de contrôle technique : 900 euros ;
- si le conducteur ne peut présenter de certificat de contrôle technique, mais l'existence du certificat de contrôle technique peut être immédiatement prouvée : 50 euros ;

- si le certificat de contrôle technique soumis est faux, a été falsifié ou détruit ou si des données indiquées ont été falsifiées ou détruites : 1 800 euros.

La circulaire ministérielle du 13 janvier 2012 définit à l'art. 1, 4° que les suppléments suivants seront demandés en cas de présentation tardive d'un véhicule :

- lors du premier mois : 7,40 euros ;
- lors des deuxième et troisième mois : 10,60 euros ;
- lors des quatrième, cinquième et sixième mois : 15,90 euros ;
- après le sixième mois : 26,50 euros.

⇒ *Mesure proposée*

Rendre punissable le fait qu'un véhicule qui a été immatriculé, mais reste en défaut de l'obligation de contrôle technique, même s'il ne se trouve pas sur la voie publique, en modifiant par le SPF M&T l'art. 24 de l'AR du 15 mars 1968 portant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules.

#### 4. Actions communes pour le moyen et le long terme

Le groupe de travail constate qu'une partie des manquements en matière d'assurance et de contrôle technique est à attribuer à l'ignorance, tant vis-à-vis de l'obligation que vis-à-vis des conséquences en cas de non-respect.

En outre, il manque des statistiques fiables, par exemple au niveau des véhicules automoteurs sans contrôle technique et de la poursuite des délits en question.

⇒ *Mesures proposées (en gras = à réaliser en priorité)*

- 1° Le groupe de travail est chargé par les ministres, sous la coordination du SPF M&T de déterminer des critères en vue de mesurer le nombre de véhicules automoteurs qui sont en circulation, dont l'obligation de l'assurance vis-à-vis des tiers et les exigences en matière de contrôle technique ne sont pas respectées et en vue de développer des indicateurs à ce niveau, qui serviront de point de références pour les autorités et les acteurs impliqués.
- 2° Le groupe de travail sera chargé par les ministres de lancer une campagne de sensibilisation et d'information sous la coordination de l'IBSR (*priorité : une première campagne au courant de 2013*). Cela comportera les éléments suivants :
  - Une meilleure prise de conscience, par les propriétaires et conducteurs de véhicules automoteurs, du suivi plus strict mis en place par ce plan d'action et des conséquences du non-respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique. Au niveau des conséquences, non seulement les sanctions seront mises en évidence, mais aussi les conséquences pour les victimes et pour eux-mêmes sur le plan technique de l'assurance (obligation de remboursement des indemnités payées aux victimes ; la suppression des indemnités, par le Fonds, au propriétaire du véhicule non-assuré qui est impliqué dans un accident ainsi qu'à ses ayants-droit ; etc.). En ce qui concerne l'obligation de contrôle technique, la campagne de sensibilisation informera aussi des possibilités d'éviter les longs temps d'attente, afin que ces derniers ne servent plus d'excuse pour une présentation tardive.
  - Stimuler le respect des obligations légales en matière de possession et d'utilisation de véhicules par le biais d'un programme d'enseignement, par exemple dans le cadre du « Permis de conduire à l'école » et des leçons théoriques d'une formation à la conduite.
  - Prévoir des actions spécifiques pour des groupes cibles particuliers, comme les cyclomoteurs (à la suite de l'extension de l'obligation d'immatriculation) et les

propriétaires de véhicules utilisés principalement ou exclusivement sur des terrains privés (comme certains véhicules utilitaires légers).

- 3° Le projet d'une circulaire et une modification de la loi si nécessaire, par le SPF Intérieur, en vue de vérifier systématiquement, lors d'infractions routières (notamment celles qui sont constatées de façon automatique, comme les excès de vitesse), si le véhicule est aussi en ordre du point de vue assurance et contrôle technique.
- 4° L'opérationnalisation de la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV), sous la coordination du SPF M&T, devra faciliter le combat sur le terrain quant à la consultation de certaines données concernant les véhicules sans assurance ou sans contrôle technique par les services de contrôle. D'une part, les données seront plus vite disponibles, et une requête par voie électronique deviendra parfaitement possible par la reconnaissance des plaques d'immatriculation et le retour d'un feed-back à la BCV. D'autre part, la BCV crée la possibilité de croiser les données de différentes sources de telle manière que la priorité peut être donnée à la détection des propriétaires qui sont négligents dans différents domaines (taxe, assurance, contrôle technique); l'intégration des données de taxation exige un accord ou protocole de coopération avec les Régions.

## 5. Évaluation

Lors de la première année de l'entrée en vigueur du plan d'action, un rapport d'évaluation sera établi tous les trois mois. Un groupe de travail, comportant une représentation de chaque organisation concernée par ce plan, rédigera ce rapport. Le secrétariat de ce groupe de travail sera confié au Directeur général de la Mobilité et Sécurité routière du SPF M&T. Le secrétariat pourra se baser là-dessus pour obtenir des informations et des données statistiques des membres du groupe de travail, le cas échéant uniquement à usage interne (entre autres sur la base de l'action 4.1°).

Bruxelles, 1 mars 2013.

Le Ministre des Finances,  
S. VANACKERE  
Le Ministre de l'Économie,  
J. VANDE LANOTTE  
La Ministre de l'Intérieur,  
Mme J. MILQUET  
La Ministre de la Justice,  
Mme A. TURTELBOOM  
Le Secrétaire d'État à la Mobilité,  
M. WATHELET