

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 april 2001

WETSVOORSTEL

**tot bevordering van de handhaving
van de wegverkeersregels**

(ingediend door de heer Daan Schalck)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 avril 2001

PROPOSITION DE LOI

**portant des mesures visant à mieux assurer
le respect du code de la route**

(déposée par M Daan Schalck)

SAMENVATTING

Sinds enkele jaren neemt het aantal verkeersslachtoffers opnieuw toe.

Dit wetsvoorstel wil een halt toeroepen aan deze negatieve evolutie.

Centraal staat de invoering van administratieve geldboetes, waartegen in beroep kan worden gegaan bij de procureur des Konings en daarna bij de politierechtbank.

Ingeval van niet-betaling worden de boetes automatisch verhoogd en kan de rechter de oplegging van het voertuig bevelen.

Tevens wordt voorzien in de oplegging van het voertuig als beveiligingsmaatregel, enkele bijkomende zware overtredingen, een wijziging van de regeling inzake onmiddellijke inning bij zware overtredingen, een vervanging van de geldboete door een verval van het recht tot sturen bij niet betaling, een koppeling van de penale boeten aan het fiscaal vermogen van het voertuig, een wijziging van de regels inzake intrekking van het rijbewijs en een specifieke bestraffing voor onvoorzichtig en onzorgvuldig verkeersgedrag.

RÉSUMÉ

On constate, depuis quelques années, une nouvelle augmentation du nombre des victimes d'accidents de la route.

La présente proposition de loi entend mettre un terme à cette évolution.

Elle vise, pour l'essentiel, à instaurer des amendes administratives susceptibles de recours auprès du procureur du Roi ou devant le tribunal de police.

En cas de non-paiement, les amendes sont majorées automatiquement et le juge peut ordonner l'immobilisation du véhicule.

La proposition de loi prévoit également l'immobilisation du véhicule à titre de mesure de protection, quelques infractions graves supplémentaires, une modification de la réglementation relative à la perception immédiate des amendes en cas d'infraction grave, le remplacement de l'amende administrative par la déchéance du droit de conduire en cas de non-paiement, la liaison du taux des amendes pénales à la puissance fiscale du véhicule, une modification des règles relatives au retrait du permis de conduire et des sanctions spécifiques en cas de conduite imprudente ou négligente.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het Beknopt Verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)	CRIV :	Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>		<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	
<i>Bestellingen :</i>		<i>Commandes :</i>	
Natieplein 2		Place de la Nation 2	
1008 Brussel		1008 Bruxelles	
Tel. : 02/ 549 81 60		Tél. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.deKamer.be		www.laChambre.be	
e-mail : alg.zaken@deKamer.be		e-mail : aff.generales@laChambre.be	

TOELICHTING

Dames en Heren,

Handhaving: de zwakke schakel in het beleid inzake verkeersveiligheid

In 1998 kwamen in België 1.500 mensen om in een verkeersongeval. Ruim 72.000 mensen - de bevolking van een stad als Aalst of Mechelen - raakten gewond in het verkeer. Sinds het begin van de jaren '70 nam het aantal verkeersslachtoffers vrijwel jaar na jaar af. Sinds een paar jaar lijkt deze gunstige trend opnieuw te keren. In 1997 was er voor het eerst in acht jaar opnieuw een lichte stijging van het aantal verkeersdoden en -gewonden; in 1998 werd deze negatieve evolutie bevestigd en versterkt.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een gezamenlijke opdracht voor de overheid op alle niveaus: van de gemeente tot de Europese Unie. De verantwoordelijkheid van de federale overheid situeert zich in hoofdzaak op het vlak van de regelgeving en de handhaving van de regels. De federale overheid stelt de voorwaarden vast waaraan voertuigen en bestuurders moeten voldoen om zich op de weg te begeven, alsook de gedragsregels die de bestuurders in het verkeer moeten respecteren. Daarnaast is zij via haar justitiële bevoegdheid ook een belangrijke betrokkene in de handhaving van deze regels.

Een efficiënte handhaving houdt in dat door een gericht verkeerstoezicht de subjectieve en objectieve pakkans voldoende groot is en dat de bestraffing van verkeersinbreuken snel en gepast is. «Gepast» betekent in dit geval dat de sanctie moet leiden tot een effectieve aanpassing van het rijgedrag.

Diverse onderzoeken geven aan dat de Belgische praktijk momenteel niet voldoet aan deze uitgangspunten.

Ten eerste is de objectieve en subjectieve pakkans te klein. De Europese SARTRE II-enquête uit 1996 leert dat één op twee bestuurders de pakkans voor snelheidsovertredingen als nagenoeg onbestaande ervaart; slechts één op zeven bestuurders is voortdurend op zijn of haar hoede.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le point faible de la politique en matière de sécurité routière : l'insuffisance de mesures permettant d'assurer le respect de la réglementation

En 1998, 1 500 personnes ont perdu la vie dans un accident de la circulation en Belgique. Plus de 72 000 personnes, soit l'équivalent de la population d'une ville comme Alost ou Malines, ont été blessées lors d'un accident. Depuis le début des années septante, le nombre des victimes de la route a diminué quasi d'année en année. Mais depuis quelques années, cette évolution positive semble s'inverser. En 1997, on a, pour la première fois en huit ans, enregistré de nouveau une légère augmentation du nombre de morts et de blessés sur nos routes ; en 1998, cette évolution négative s'est confirmée et renforcée.

L'amélioration de la sécurité routière est l'affaire de tous les pouvoirs publics, quel que soit le niveau auquel se situe leur action : de la commune à l'Union européenne. Quant aux autorités fédérales, leur responsabilité se situe essentiellement au niveau de la réglementation et des mesures visant à en assurer le respect. Ces autorités fixent les conditions imposées auxquelles les véhicules et les conducteurs doivent satisfaire pour emprunter la route, ainsi que les règles auxquelles les conducteurs doivent conformer leur comportement dans la circulation. Par le biais de leur compétence judiciaire, elles jouent en outre un rôle important dans l'implémentation de ces règles.

Assurer efficacement le respect du code de la route suppose que le risque objectif et subjectif que court le contrevenant de se faire prendre soit suffisamment élevé du fait d'un contrôle ciblé de la circulation et que la sanction infligée en cas d'infraction au code de la route soit rapide et adaptée. En l'occurrence, « adaptée » implique que la sanction engendre un changement effectif du comportement au volant.

Or, il ressort de diverses enquêtes qu'à l'heure actuelle, ces conditions ne sont nullement remplies en Belgique.

Premièrement, le risque objectif et subjectif de se faire prendre est trop faible. L'enquête européenne SARTRE II, effectuée en 1996, nous apprend qu'un conducteur sur deux estime que le risque de se faire verbaliser pour excès de vitesse est quasi nul ; seul un conducteur sur sept se tient en permanence sur ses gardes.

De objectieve pakkans is uiteraard moeilijk in cijfers weer te geven. Toch dit: in Nederland verdubbelde in de periode 1994-1997 het aantal boetes dat werd opgelegd aan verkeersovertreders. In dezelfde periode nam het aantal processen-verbaal en onmiddellijke boetes van de rijkswacht met 7% af.

Ten tweede is het niet zeker dat wie op een overtreding betrapt wordt, ook effectief een sanctie krijgt. Een onderzoek van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid ⁽¹⁾ wijst uit dat aan 21% van de verkeersinbreuken door het parket geen gevolg wordt gegeven. De criteria om processen-verbaal te seponeren zijn bovendien onduidelijk en verschillen van arrondissement tot arrondissement.

Wie een voorstel tot minnelijke schikking in de bus krijgt, heeft bij niet-betaling een kans van één op vijf dat het parket nalaat een rappel te sturen. En wie koppig weigert om ook op deze herinnering in te gaan, heeft zelfs meer dan 50% kans dat het parket de strijd opgeeft en de betrokkene niet dagvaardt voor de politierechtbank.

Ten derde ligt er vaak te veel tijd tussen het moment van de overtreding en dat van de sanctie. De onmiddellijke boete - het snelste systeem voor gewone overtredingen - wordt door de politiediensten te weinig toegepast. Voor foutief parkeren wordt bijvoorbeeld slechts in de helft van de gevallen gebruik gemaakt van de onmiddellijke boete (te betalen met zegels binnen acht dagen); al de rest gaat via processen-verbaal naar de parketten.

Die parketten slagen er nog steeds niet in om de door henzelf opgelegde doelstelling te halen en een voorstel tot minnelijke schikking binnen maximum veertien dagen na een overtreding af te leveren.

Bovendien blijft de gerechtelijke achterstand bij de politierechtbanken enorm. Zo zou het in Brussel gemiddeld drie jaar duren vooraleer een verkeersovertreding voor de politierechter komt. Wie in beroep gaat of zijn boete gewoon niet betaalt, krijgt dus minstens drie jaar uitstel van betaling.

Ten vierde kan men zich vragen stellen bij de efficiëntie van sommige straffen voor verkeersovertredingen. Wat is bijvoorbeeld het nut van vervangende gevangenisstraffen wanneer die zelden

Il va de soi qu'il est difficile de chiffrer la probabilité objective de se faire prendre. Notons néanmoins qu'aux Pays-Bas, le nombre d'amendes infligées aux auteurs d'infractions de roulage a doublé entre 1994 et 1997. Au cours de la même période, le nombre de procès-verbaux dressés par la gendarmerie et d'amendes perçues immédiatement par elle a baissé de 7%.

Deuxièmement, rien ne garantit que celui qui est surpris en infraction sera effectivement sanctionné. Il ressort en effet d'une recherche effectuée par l'Institut belge pour la sécurité routière⁽¹⁾ que 21% des infractions de roulage sont classées sans suite par le parquet. Qui plus est, les critères retenus pour le classement de procès-verbaux ne sont pas clairs et diffèrent d'un arrondissement à l'autre.

Une fois sur cinq, le parquet omet d'envoyer un rappel à la personne qui, ayant reçu dans sa boîte aux lettres une proposition de transaction, n'a pas payé. En outre, il y a plus d'une chance sur deux pour que la personne qui s'entête à ne pas réagir à ce rappel voie le parquet renoncer, de guerre lasse, à la citer devant le tribunal de police.

Troisièmement, il s'écoule souvent beaucoup trop de temps entre le moment de l'infraction et celui de la sanction. Les services de police recourent trop rarement à la perception immédiate de l'amende – qui est le système le plus rapide pour des infractions ordinaires. Dans les cas, par exemple, d'infractions aux règles sur le stationnement, les services de police n'ont recours à l'amende immédiate (à payer au moyen de timbres dans les huit jours) qu'une fois sur deux, des procès-verbaux étant transmis aux parquets dans l'autre moitié des cas.

Les parquets ne parviennent toujours pas à atteindre l'objectif qu'ils se sont eux-mêmes fixé, à savoir transmettre une proposition de transaction dans les quatorze jours de l'infraction.

En outre, l'arriéré judiciaire des tribunaux de police reste énorme. C'est ainsi qu'à Bruxelles, il s'écoulerait en moyenne trois ans avant qu'une infraction routière aboutisse devant le juge de police. Le contrevenant qui introduit un recours ou qui refuse tout simplement de payer l'amende dispose donc d'un délai de paiement d'au moins trois ans.

Quatrièmement, on est fondé à s'interroger sur l'efficacité de certaines des peines prévues pour les infractions routières. A quoi bon, par exemple, prévoir des peines d'emprisonnement subsidiaires si on ne les

⁽¹⁾ « Descriptief onderzoek van de organisatie en werking van het gerechtelijk apparaat met betrekking tot verkeersinbreuken », B.I.V.V., september 1997.

⁽¹⁾ « Recherche descriptive de l'organisation et du fonctionnement de l'appareil judiciaire en matière d'infractions de roulage », IBSR, septembre 1997.

of nooit in de praktijk worden gebracht? Wat doen we met chauffeurs die halsstarrig de regels negeren en met plezier de boetes betalen?

Situering van het wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel beoogt een ingrijpende hervorming op het terrein van de handhaving van de verkeersregels.

Centraal staat de invoering van de administratieve geldboete voor de bestraffing van gewone overtredingen die geen schade aan derden hebben veroorzaakt. Immers is dat laatste wel het geval dan is door de noodzaak aan de mogelijkheid van burgerlijke partijstelling een administratieve procedure niet meer mogelijk. Het voorstel is grotendeels geïnspireerd door de Nederlandse wetgeving inzake administratieve sancties in het verkeer⁽²⁾, waarvan de toepassing reeds tot positieve ervaringen heeft geleid. Uitgangspunt is dat de politieambtenaar deze verkeersovertreding vaststelt en een proces-verbaal maakt zoals hij dat zou doen in een klassieke strafrechtelijke procedure. Vervolgens wordt dan een bevel tot betaling van een administratieve geldboete aan de overtreder opgelegd door een andere ambtenaar die door de Koning zal worden aangewezen. Dit zou bijvoorbeeld een gemeentelijk ambtenaar kunnen zijn of een ambtenaar van de provincie of van de federale politie. De boete wordt hem dus opgelegd zonder dat daartoe een rechterlijke uitspraak of de instemming van de overtreder wordt vereist. Het bedrag van de boete wordt bij wet vastgesteld.

De overtreder kan deze administratieve sanctie betwisten: hij moet daarvoor in eerste instantie een verzoek bij de procureur des Konings indienen. Voorwaarde voor de ontvankelijkheid van het beroep is wel dat de overtreder eerst de administratieve boete moet betalen. Zoniet zou het volstaan, teneinde niet te moeten betalen, beroep in te stellen. Het spreekt voor zich dat opschortende beroepen veelvuldig zouden voorkomen. Wanneer de procureur des Konings het verzoek geheel of gedeeltelijk afwijst, kan de overtreder een procedure voor de politierechtbank starten. Indien de overtreder geen beroep aantekent, krijgt de boete echter kracht van gewijsde.

In het voorstel wordt ook veel aandacht besteed aan een efficiënte invordering van de geldboetes. Voor eerst wordt voorzien in een automatische verhoging van het bedrag van de administratieve boete bij niet-tijdige betaling. Wanneer de overtreder blijvend nalaat te betalen, moet een bijkomend drukkingsmiddel mogelijk zijn: de tijdelijke oplegging van het voertuig.

applique guère, voire jamais ? Que faire des chauffeurs qui s'obstinent à enfreindre les règles et paient leurs amendes sans sourciller ?

Finalité de la proposition de loi

La présente proposition de loi vise à réaliser une réforme radicale pour ce qui est des mesures destinées à assurer le respect du code de la route.

Elle vise, pour l'essentiel, à prévoir le recours à l'amende administrative pour réprimer les infractions ordinaires qui n'ont pas causé de dommages à des tiers. Dans l'hypothèse où des tiers ont subi des dommages, il n'est effectivement plus possible de suivre une procédure administrative, compte tenu de la nécessité de prévoir la possibilité de constitution de partie civile. La proposition de loi s'inspire, dans une large mesure, de la législation néerlandaise en matière de sanctions administratives réprimant les infractions au code de la route⁽²⁾, législation dont l'application a déjà donné des résultats positifs. Le principe consiste en ce que le fonctionnaire de police constate cette infraction ordinaire et dresse procès-verbal, comme il le ferait dans le cadre d'une procédure pénale classique. Une injonction de payer une amende administrative est ensuite délivrée au contrevenant par un autre fonctionnaire, désigné par le Roi. Il pourrait s'agir, par exemple, d'un fonctionnaire communal ou provincial ou d'un fonctionnaire de la police fédérale. L'amende est donc infligée sans que soient requis l'accord du contrevenant ni aucune décision de justice. Le montant de l'amende est fixé par la loi.

Le contrevenant peut contester cette sanction administrative. Pour ce faire, il doit tout d'abord introduire une requête auprès du procureur du Roi. Pour que son recours soit recevable, le contrevenant doit toutefois avoir payé l'amende, sans quoi il suffirait, pour échapper à son paiement, d'introduire un recours. Il est évident que de nombreux recours seraient alors dilatoires. En cas de rejet total ou partiel de sa requête par le procureur du Roi, il peut entamer une procédure devant le tribunal de police. Si le contrevenant n'introduit pas de recours, l'amende acquiert toutefois force de chose jugée.

Le recouvrement efficace des amendes constitue également un volet important de la proposition. Il est tout d'abord prévu une majoration automatique du montant de l'amende administrative en cas de non-paiement dans les délais. Si le contrevenant persiste à ne pas s'exécuter, un moyen de pression supplémentaire doit pouvoir être appliqué, à savoir l'immobilisation temporaire du véhicule.

Wat de zware overtredingen betreft, stellen wij voor om de bestaande procedure van de onmiddellijke in-ning ook van toepassing te maken op zware overtredingen die begaan zijn door Belgische bestuurders. Zo kunnen bijvoorbeeld roodrijders en bestuurders met een zware voet zonder tussenkomst van het parket op een snelle manier geconfronteerd worden met de sanctie op hun overtre- ding.

Daarnaast wordt voorgesteld dat het parket voor bepaalde zware overtredingen de tijdelijke oplegging van het voertuig kan bevelen; voor sommige overtredingen (bv. zware snelheidsovertredingen) zou deze sanctie zelfs systematisch moeten worden toegepast. Naast een belangrijk ontradend effect, moet dergelijke sanctie ook vermijden dat de overtreder de tijdelijke intrekking van het rijbewijs negeert.

Het wetsvoorstel voorziet ook in een pakket maatregelen om de bestraffing van verkeersovertredingen efficiënter en billijker te maken.

Zo worden het stilstaan en parkeren op fietspaden, voetpaden, oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers en parkeerplaatsen voor gehandicapten zware i.p.v. gewone overtredingen. Het gaat immers om bijzonder storende gevallen van asociaal verkeersgedrag, die bovendien vaak tot zeer gevaarlijke situaties leiden voor de zwakke weggebruikers.

Daarnaast stellen wij voor om de boetes voor zware overtredingen te relateren aan het fiscaal vermogen van het betrokken voertuig. Op die manier wordt op een eenvoudige wijze ook een onrechtstreeks verband gelegd tussen de boete en het vermogen van de overtreder.

Bij niet-betaling van de boete voorziet het voorstel niet in een vervangende gevangenisstraf maar in een verval van het recht tot sturen voor een periode van acht dagen tot vijf jaar. De praktijk leert immers dat de vervangende gevangenisstraffen zelden of nooit worden uitgevoerd en dat de uitvoering ervan maatschappelijk weinig aanvaard wordt en in criminologisch opzicht bijzonder twijfelachtig is naar efficiëntie toe.

Daarentegen wordt de maximale gevangenisstraf van twee jaar in sommige gevallen als onvoldoende ervaren wanneer een zware overtre- ding aan de basis ligt van een ongeval waarbij mensen zwaar gewond of ge-

Pour ce qui est des infractions graves, nous proposons d'appliquer également la procédure existante de la perception immédiate aux infractions graves com- mises par des conducteurs belges. Les conducteurs ne respectant pas les feux de signalisation ou les limi- tations de vitesse, par exemple, pourraient ainsi voir leur infraction rapidement sanctionnée sans l'interven- tion du parquet.

Nous proposons également que le parquet puisse ordonner l'immobilisation temporaire du véhicule pour certaines infractions graves; cette sanction pourrait même être appliquée systématiquement pour certai- nes infractions (par exemple, excès de vitesse gra- ves). En plus de son effet dissuasif, une telle sanction devrait également permettre d'éviter que le contreve- nant fasse fi du retrait temporaire de son permis de conduire.

Notre proposition de loi prévoit également un train de mesures visant à rendre la répression des infrac- tions au code de la route plus efficace et plus équita- ble.

C'est ainsi que l'arrêt et le stationnement sur des pistes cyclables, des trottoirs, des passages pour cy- clistes et pour piétons et des emplacements de sta- tionnement réservés aux handicapés constitueront des infractions graves et non plus des infractions ordina- res. Il s'agit en effet de cas particulièrement gênants de comportement asocial dans la circulation, qui créent en outre souvent des situations très dangereuses pour les usagers de la route vulnérables.

Nous proposons par ailleurs de lier les amendes pour infractions graves à la puissance fiscale du véhicule, ce qui permettrait d'établir également de manière sim- ple un lien indirect entre l'amende et les moyens finan- ciers du contrevenant.

En cas de non-paiement de l'amende, la présente proposition de loi ne prévoit pas de peine d'emprison- nement subsidiaire, mais une déchéance du droit de conduire pour une période de huit jours à cinq ans. L'expérience montre en effet que les peines d'emprisonnement subsidiaires ne sont pratiquement jamais exécutées et que leur exécution n'est guère acceptée par la société et se révèle d'une efficacité particulière- ment incertaine d'un point de vue criminologique.

Par contre, la peine maximale d'emprisonnement, qui est de deux ans, est perçue dans certains cas comme insuffisante lorsqu'une infraction grave est à l'origine d'un accident dans lequel des personnes ont

dood werden. Denken we maar aan het in staat van zware dronkenschap (ondanks de veelvuldige preventie- en waarschuwingcampagnes van de overheid het laatste decennium) aanrijden van andere weggebruikers waarbij doden en zwaar gewonden te betreuren vallen. Daarom verhoogt dit wetsvoorstel de strafmaat voor dergelijke ongevallen met dodelijke afloop tot maximum vijf jaar gevangenisstraf; voor ongevallen die leiden tot een tijdelijke of blijvende invaliditeit van één van de betrokkenen geldt een gevangenisstraf van maximum één jaar.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Dit artikel laat toe om een groot deel van de verkeersovertredingen af te handelen via een nieuwe, eenvoudige procedure van administratieve geldboetes. De eerste paragraaf vermeldt drie basiswetten in verband met de verkeersveiligheid en de bescherming van de belangen van verkeersslachtoffers. De ambtenaren die daarin belast worden met de beteugeling van de overtredingen van de bepalingen van deze wetten en de op grond daarvan genomen besluiten en reglementen, zullen bevoegd zijn voor de vaststellingen van de inbreuken op de bepalingen van deze wet.

De tweede paragraaf stipuleert dat de zogenaamde «gewone overtredingen» op de Wegcode voortaan zullen worden afgehandeld via de procedure van de administratieve geldboetes. De voorwaarde voor de administratieve procedure is wel dat er geen derden bij de zaak betrokken zijn die een nadeel hebben ondervonden (bv. als gevolg van een parkeerovertreiding werd geldelijk verlies geleden).

De derde paragraaf voorziet de onmogelijkheid voor het openbaar ministerie om, voor deze gewone overtredingen die administratief worden afgehandeld, nog langer de strafvordering uit te oefenen. Ingevolge de voorgestelde regeling zal een vastgestelde overtreding dus in aanmerking komen voor hetzij de strafrechtelijke, hetzij de administratieve afhandeling. Het ene regime sluit het andere uit. Het bepaalt verder in zijn tweede lid echter dat van zodra er samenloop is met andere zware overtredingen opnieuw de gewone strafrechtelijke procedure moet gevolgd worden.

Het bedrag van de administratieve geldboete wordt door de wet vastgelegd met een minimum (500 frank) en een maximum (3.000 frank). Het betreft een een-

été blessées gravement ou ont trouvé la mort. Il suffit de penser à la situation dans laquelle une personne conduisant en état d'ébriété avancé (en dépit des nombreuses campagnes de prévention menées par les autorités au cours de la dernière décennie) renverse d'autres usagers de la route, causant leur mort ou les blessant grièvement. Aussi la présente proposition de loi porte-t-elle le taux de la peine en cas d'accident mortel à cinq ans d'emprisonnement au maximum ; elle prévoit un emprisonnement d'un an au maximum pour les accidents entraînant une invalidité temporaire ou permanente d'une des personnes impliquées.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Cet article permet de régler une bonne partie des infractions de roulage par une procédure nouvelle et simple prévoyant l'infliction d'amendes administratives. Le § 1^{er} mentionne trois lois de base ayant trait à la sécurité routière et à la protection des intérêts des victimes d'accidents de la circulation. Les fonctionnaires chargés par ces lois de réprimer les infractions à leurs dispositions et aux dispositions des arrêtés et règlements pris en vertu de celles-ci, seront compétents pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi.

Le § 2 prévoit que les infractions « ordinaires » au code de la route seront désormais traitées selon la procédure des amendes administratives. La procédure administrative ne sera toutefois appliquée que si aucun tiers n'a subi de dommage (si, par exemple, une personne subit un préjudice financier par suite d'une infraction aux règles sur le stationnement).

En vertu du § 3, il sera désormais impossible, pour le ministère public, d'exercer l'action publique en ce qui concerne ces infractions ordinaires qui sont traitées selon la procédure administrative. Compte tenu des règles proposées, une infraction constatée sera dès lors soumise soit à la procédure pénale, soit à la procédure administrative, l'une excluant l'autre. Ce paragraphe prévoit toutefois, en son alinéa 2, que, dès qu'il y a concours avec d'autres infractions graves, la procédure pénale ordinaire doit à nouveau être suivie.

Le montant de l'amende administrative est fixé par la loi et peut varier de 500 francs (minimum) à 3 000 francs (maximum). Il s'agit d'un montant forfaitaire par

vormig bedrag per overtreding. Herhaling binnen een jaar zal aanleiding geven tot een verdubbeling van het bedrag van de administratieve boete.

Art. 3

De ambtenaren bevoegd voor het vaststellen van de in deze wet bedoelde verkeersovertredingen (zijnde de «gewone verkeersovertredingen van het algemeen wegverkeersreglement die geen schade aan derden hebben veroorzaakt») zijn die welke op grond van de wetgeving bedoeld in artikel 1 bevoegd zijn de daarin bedoelde overtredingen vast te stellen.

Het bevel tot betaling daarentegen van een administratieve geldboete zal worden gegeven door een door de Koning aangewezen rechtspersoon of ambtenaar. De mogelijkheid die aan de Koning wordt verleend om ook een «rechtspersoon» te belasten met de formaliteiten van verzending en inning van de geldboetes is ingegeven door de noodzaak een performant inningstelsysteem te ontwikkelen. Naar het voorbeeld van Nederland zou bijvoorbeeld kunnen gedacht worden aan een equivalent van het aldaar bestaande en bijzonder goed functionerende «Justitiële Incassobureau», wat een semi-publiekrechtelijke instelling is. Men zou er anderzijds ook kunnen voor opteren om bestaande ambtenaren met deze taak te gelasten. Zo zou men er kunnen aan denken bij de diensten van de bestuurlijke directeur-coördinator van de federale politie (de zgn. dirco) een bureau te installeren wiens taak het zou zijn bovenvermelde formaliteiten af te handelen. Een andere mogelijkheid zou kunnen zijn dat men dit binnen de diensten van de provinciegouverneur organiseert. Kortom er zijn tal van mogelijkheden waarvan de doelstelling echter moet zijn een performant inningsmechanisme te voorzien zodat de rechtsonderhorige weet en aanvoelt dat binnen zeer korte tijd na het plegen van de inbreuk een handhavingsreactie kan verwacht worden. De concrete uitvoering is een taak van de uitvoerende macht. Het komt er enkel op aan in de kaderwetgeving een delegatie aan de Koning te geven die moet toelaten soepel in te spelen op de noden van een efficiënt verkeershandhavingsbeleid. Vandaar het bepaalde in de vijfde paragraaf van artikel 3.

Ten einde de rechtszekerheid te vrijwaren is het aangewezen in de wet de vermeldingen vast te stellen die minimaal in het bevel moeten worden opgenomen. De overtreder heeft immers het recht correct en volledig te worden ingelicht omtrent de genomen beslissing en de procedure inzake het bevel tot betaling. Bovendien

infraction. En cas de récidive dans l'année, le montant de l'amende administrative sera doublé.

Art. 3

Les fonctionnaires habilités à constater les infractions au code de la route visées dans la présente loi (c'est-à-dire les infractions « ordinaires » au règlement général de la police de la circulation routière qui n'ont pas occasionné de dommages à des tiers) sont ceux qui, en vertu de la législation visée à l'article 1^{er}, sont habilités à constater les infractions qui y sont visées.

En revanche, l'injonction de payer une amende administrative sera donnée par une personne morale ou un fonctionnaire désigné(e) par le Roi. La faculté accordée au Roi de charger également une « personne morale » des formalités d'envoi d'une injonction et de perception des amendes administratives est inspirée par la nécessité de mettre en place un système de perception efficace. On pourrait envisager de s'inspirer de l'exemple néerlandais et de créer un équivalent du « *Justitiële Incassobureau* » (office d'encaissement judiciaire), qui fonctionne particulièrement bien et qui est un organisme semi-public. On pourrait également choisir, par ailleurs, de confier cette mission à des fonctionnaires qui existent déjà. C'est ainsi que l'on pourrait envisager d'installer, au sein des services du directeur coordonnateur administratif de la police fédérale (le « dirco »), un bureau qui aurait pour mission d'accomplir les formalités précitées. Une autre possibilité consisterait à créer cet office au sein des services du gouverneur de province. Bref, il existe de nombreuses possibilités, l'objectif étant toutefois de mettre en place un système de perception performant, de manière à ce que chacun sache et comprenne qu'il peut s'attendre, dans un laps de temps très court après la commission de l'infraction, à une réaction de l'autorité chargée de faire respecter la loi. L'exécution concrète de ces mesures incombe au pouvoir exécutif. Il suffit simplement de prévoir, dans une législation-cadre, une délégation de compétences au Roi afin de permettre de s'adapter avec souplesse aux besoins découlant de la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de respect de la police de la circulation routière. Tel est l'objectif du prescrit du § 5 de l'article 3.

Il convient, dans un souci de sécurité juridique, que la loi définisse un minimum de mentions devant figurer dans l'injonction de payer. Le contrevenant a en effet le droit d'être informé correctement et complètement sur la décision prise et la procédure suivie en matière d'injonction de payer. Il doit en outre avoir la possibilité de

moet hij in staat worden gesteld zich te verweren. Het bevel bevat de tekst van de artikelen uit deze wet betreffende het verzoek tot de procureur des Konings en de desgevallend te volgen gerechtelijke procedure. Gelet op het belang van deze vermeldingen voor de bescherming van de rechten van de overtreder worden zij voorgeschreven op straffe van nietigheid. Dit betekent dat het ontbreken van enige voorgeschreven vermelding onherroepelijk leidt tot de nietigheid van het betrokken bevel en nooit een titel van uitvoering kan opleveren. De enige mogelijkheid om de nietigheid te dekken bestaat erin een nieuw en ditmaal correct betalingsbevel te verzenden.

Het bevel tot betaling wordt samen met een afschrift van het proces-verbaal waaruit de vaststelling blijkt binnen de vijftientig dagen na de vaststelling van de overtreding toegezonden. Deze termijn heeft een dubbele doelstelling: enerzijds mag hij niet te lang zijn teneinde de overtreder toe te laten op nuttige wijze zijn verdediging voor te bereiden. Anderzijds laat zij de overheid toe de volgende formaliteiten in één beweging af te ronden: het opstellen van het proces-verbaal, het overmaken van dit proces-verbaal naar de door de Koning aangewezen rechtspersoon of ambtenaar, het opmaken door deze laatste van het bevel tot betaling en het opsturen naar de overtreder van en het proces-verbaal van vaststelling en het bevel tot betaling. Teneinde tot coherentie te komen wordt ook artikel 62, achtste lid van de Wegverkeerswet gewijzigd (zie artikel 28bis) in die zin dat een afschrift van het proces-verbaal van vaststelling van de overtredingen niet langer binnen de acht dagen maar wel binnen de vijftientig dagen, te rekenen van de datum van de vaststelling van de overtreding aan de overtreder moet worden gezonden. Inderdaad wordt in de praktijk dikwijls vastgesteld dat men om praktische redenen de termijn van acht dagen niet kan halen, zodat, conform een vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, de bijzondere bewijswaarde die aan het proces-verbaal wordt gegeven, nl. de vaststellingen gelden tot bewijs van het tegendeel, vervalst. Praktisch betekent dit dat het proces-verbaal dan nog enkel geldt als inlichting voor de rechter, net zoals een proces-verbaal nopens een misdrijf van gemeen recht. Het lijkt dus verkieselijk de termijn ietwat te verlengen zonder dat de rechten van de verdediging onevenredig moeten inbinden. De verlenging van de termijn zou overigens ook met zich kunnen brengen dat ook de werkwijze van het openbaar ministerie in het verzenden van zijn minnelijke schikkingen, drastisch vereenvoudigd zou kunnen worden. Inderdaad zou het brengen van de termijn naar vijf en twintig dagen met zich kunnen brengen dat het openbaar ministerie in één en dezelfde brief aan de

se defendre. L'injonction contient le texte des articles de la présente loi relatifs à la requête que le contrevenant peut adresser au procureur du Roi et à la procédure judiciaire. Étant donné que ces mentions sont essentielles à la sauvegarde des droits du contrevenant, l'injonction est nulle si elles n'y figurent pas. Cela signifie que l'absence de toute mention prescrite entraîne irrévocablement la nullité de l'injonction concernée, qui ne pourra jamais faire l'objet d'un titre exécutoire. La seule manière de couvrir la nullité consiste à envoyer une nouvelle injonction de payer, correctement établie.

L'injonction de payer, à laquelle est jointe une copie du procès-verbal constatant l'infraction, est envoyée dans les vingt-cinq jours de la constatation de l'infraction. Ce délai a un double objectif : d'une part, il ne peut être trop long afin de permettre au contrevenant de préparer utilement sa défense. D'autre part, il permet aux autorités d'accomplir d'un seul élan les formalités suivantes : la rédaction du procès-verbal, la transmission de ce procès-verbal à la personne morale ou au fonctionnaire désigné par le Roi, l'établissement par cette personne morale ou ce fonctionnaire de l'injonction de payer et l'envoi au contrevenant du procès-verbal de constatation et de l'injonction de payer. Dans un souci de cohérence, il est également apporté une modification à l'article 62, alinéa 8, de la loi relative à la police de la circulation routière (voir article 28bis), en ce sens que le procès-verbal constatant les infractions ne devra plus être envoyé aux contrevenants dans les huit jours, mais dans les vingt-cinq jours à compter de la date de la constatation de l'infraction. On constate en effet souvent que le délai de huit jours ne peut être respecté pour des raisons pratiques, de sorte que, conformément à une jurisprudence constante de la Cour de cassation, le procès-verbal perd sa force probante particulière, en vertu de laquelle les constatations font foi jusqu'à preuve du contraire. En pratique, cela signifie que le procès-verbal n'a plus qu'une valeur informative pour le juge, à l'instar d'un procès-verbal relatif à une infraction de droit commun. Il paraît dès lors préférable de prolonger quelque peu ce délai, sans réduire de façon disproportionnée les droits de la défense. La prolongation du délai pourrait également permettre de simplifier considérablement la procédure suivie par le ministère public pour l'envoi des transactions. La prolongation du délai à vingt-cinq jours pourrait en effet permettre au ministère public d'adresser au contrevenant, dans une seule et même lettre, à la fois la copie du procès-verbal et l'invita-

overtreder, én het afschrift van het proces-verbaal én de uitnodiging betreffende het verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom, zou kunnen overmaken, waardoor nutteloze correspondentie en dito tijdverlies zou kunnen vermeden worden.

Art. 4

De overtreder beschikt over een termijn van veertien dagen na de kennisgeving van het bevel om een verzoek tot de procureur des Konings te richten teneinde hetzij tot een intrekking, hetzij tot een vermindering van het bedrag van de geldboete te komen. Essentieel is wel dat het beroep maar ontvankelijk is als het bewijs van betaling van de administratieve geldboete wordt geleverd. M.a.w., eerst betalen, dan beroep aantekenen. Deze procedurele weg wordt gekozen, zoals reeds vermeld, teneinde de beroepen te beperken tot die gevallen waarin de overtreder werkelijk ernstige gronden heeft om de geldboete aan te vechten. De procureur des Konings beschikt dan eveneens over een termijn van veertien dagen om het bevel tot betaling te bevestigen, dan wel te hervormen en een antwoord aan de verzoeker te zenden. Wanneer hij nalaat zulks binnen deze termijn te doen wordt het verzoek geacht te zijn verworpen.

Art. 5

De overtreder kan zich tot de politierechter wenden telkens wanneer zijn verzoek door de procureur des Konings geheel of gedeeltelijk werd verworpen (dit is dus ook het geval wanneer de procureur niet binnen de wettelijke termijn heeft geantwoord). Het verzoek tot de procureur en de (gedeeltelijk) afwijzende beslissing moeten dus als een ontvankelijkheidsvoorwaarde worden beschouwd voor het starten van een gerechtelijke procedure. Het is dus niet mogelijk onmiddellijk de politierechtbank te adiëren wanneer men niet akkoord is met het verleende bevel tot betaling.

De termijn binnen dewelke hij zich tot de rechtbank moet wenden wordt vastgelegd op één maand vanaf de kennisgeving van de beslissing van de procureur des Konings of, in voorkomend geval, vanaf het verstrijken van de termijn binnen dewelke de procureur des Konings een beslissing had moeten nemen. Door de verplichting voor de griffier een afschrift te zenden aan de procureur is deze onmiddellijk op de hoogte van beroepen tegen zijn afwijzende beslissingen.

tion à payer une somme d'argent en vue de l'extinction de l'action publique, ce qui permettrait d'éviter des correspondances inutiles et des pertes de temps.

Art. 4

Le contrevenant dispose d'un délai de quatorze jours à compter de la notification de l'injonction pour adresser une requête au procureur du Roi, afin d'obtenir le retrait de l'amende ou une réduction du montant de celle-ci. Il est essentiel de noter que le recours n'est recevable que si l'on apporte la preuve du paiement de l'amende administrative. En d'autres mots, il faut payer avant d'introduire un recours. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, nous avons opté pour cette procédure afin de limiter les recours aux cas dans lesquels le contrevenant a véritablement de sérieuses raisons de contester l'amende. Le procureur du Roi dispose alors, à son tour, d'un délai de quatorze jours pour confirmer l'injonction ou la rapporter et communiquer sa réponse au requérant. S'il omet de répondre dans le délai imparti, la requête est censée être rejetée.

Art. 5

Le contrevenant peut s'adresser au juge de police chaque fois que sa requête a été rejetée, en tout ou en partie, par le procureur du Roi (tel est également le cas lorsque le procureur ne répond pas dans le délai imparti). Le recours adressé au procureur et le rejet (partiel) constituent donc une condition de recevabilité en vue de l'ouverture d'une procédure judiciaire. Il n'est donc pas possible pour le contrevenant de saisir immédiatement le tribunal de police s'il n'est pas d'accord avec l'injonction de paiement qui lui a été signifiée.

Le délai dans lequel le contrevenant doit saisir le tribunal est fixé à un mois à compter de la notification de la décision du procureur du Roi ou, le cas échéant, de l'expiration du délai dans lequel il aurait dû statuer. Vu l'obligation pour le greffier de transmettre une copie au procureur du Roi, celui-ci est immédiatement informé des recours introduits contre ses décisions de rejet.

Art. 6

De politierechter kan zowel een beslissing nemen tot handhaving van de administratieve geldboete als tot intrekking ervan of tot wijziging van het bedrag. Juridisch uitgedrukt betekent dit, dat de rechter zowel de wettelijkheid als de proportionaliteit van de geldboete beoordeelt. De politierechter mag zich echter niet in de plaats van het bestuur stellen en mag de opportuniteit van het opleggen van de geldboete niet beoordelen. In het tegenovergestelde geval zou hij zich immers taken van de uitvoerende macht toe-eigenen en aldus een inbreuk plegen op het grondwettelijk beginsel van de scheiding der machten. Deze bepaling is geïnspireerd door artikel 119*bis*, §12, tweede lid van de Nieuwe Gemeentewet die aan de politierechter een gelijkaardige bevoegdheid verleent tegen beslissingen tot het al dan niet opleggen van een administratieve geldboete in het kader van de wet van 13 mei 1999 tot invoering van gemeentelijke administratieve sancties (B.S., 10 juni 1999).

Ten einde procedureslagen te vermijden worden de rechtsmiddelen die tegen de uitspraak door de politierechter kunnen worden aangewend beperkt tot de voorziening in cassatie. Vergeten we immers niet dat de overtreder reeds een eerste aanleg krijgt bij de procureur des Konings en een tweede aanleg bij de politierechter.

Art. 7

Het bevel is onherroepelijk wanneer de overtreder ertegen geen rechtsmiddelen meer kan aanwenden. Dit is het geval wanneer de termijnen zijn verstreken om een verzoek tot de procureur des Konings te richten of om een geding voor de rechtbank te starten of wanneer de beslissing van de politierechter in kracht van gewijsde is gegaan. Zodra er geen mogelijkheden tot betwisting meer bestaan dient tot de betaling van de geldboete te worden overgegaan. De overtreder beschikt daartoe over een termijn van één maand nadat het bevel definitief is geworden.

Ten einde de overtreder tot tijdige betaling aan te zetten wordt door de wet in verhogingen van het bedrag van de geldboete voorzien wanneer de geldboete niet binnen de voorgeschreven termijnen wordt betaald. De voorgestelde verhogingspercentages zijn gebaseerd op de Nederlandse wetgeving.

Art. 6

Le juge de police peut décider de confirmer l'amende administrative, de la retirer ou d'en modifier le montant. Sur le plan juridique, cela signifie que le juge apprécie tant la légalité que la proportionnalité de l'amende. Le juge de police ne peut toutefois pas se substituer à l'administration et il ne peut pas porter de jugement sur l'opportunité de l'amende. Dans le cas contraire, il s'approprierait en effet des fonctions du pouvoir exécutif et commettrait donc une infraction au principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs. Cette disposition est inspirée par l'article 119*bis*, § 12, alinéa 2, de la Nouvelle loi communale, qui confère au juge de police une compétence similaire à l'égard des décisions d'imposer ou non une amende administrative dans le cadre de la loi du 13 mai 1999 relative aux sanctions administratives dans les communes (Moniteur belge, 10 juin 1999).

Afin d'éviter les batailles de procédure, les recours pouvant être opposés à la décision du juge de police sont limités au pourvoi en cassation. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que le contrevenant dispose déjà d'un premier degré de juridiction, en l'occurrence devant le procureur du Roi, et d'un deuxième degré de juridiction, en l'occurrence devant le juge de police.

Art. 7

L'injonction est irrévocable lorsque le contrevenant ne peut plus opposer de recours. Tel est le cas lorsque les délais pour adresser une requête au procureur du Roi ou saisir le tribunal ont expiré ou lorsque la décision du juge de police a acquis force de chose jugée. L'amende administrative doit être payée dès qu'il n'existe plus de possibilité de contestation. Le contrevenant dispose alors d'un mois après que l'injonction a acquis un caractère définitif.

Afin d'inciter le contrevenant à payer dans les délais, la loi proposée prévoit des majorations du montant de l'amende en cas de non-paiement dans le délai imparti. Les taux de majoration sont basés sur ceux prévus par la législation néerlandaise.

Art. 8

De inning van de administratieve boetes wordt vertrouwd aan de door de Koning aan te duiden rechtspersoon of ambtenaar. Voorts is het de bedoeling een gedeelte van de opbrengst van deze administratieve geldboetes te laten terugvloeien naar de politiezones die thans in de opstartfase zitten. Naast het feit dat zij hoe dan ook allen nood hebben aan bijkomende financiële middelen zal dit systeem ook een stimulans zijn om, veel intensiever dan vandaag het geval is, aan verkeerstoezicht te doen en het gericht verkeerstoezicht te verscherpen teneinde de objectieve pakkans te vergroten. De gedeeltelijke toewijzing van de ontvangsten uit de administratieve boetes aan de politiezones moet hen daartoe stimuleren en moet de kosten compenseren die gepaard gaan met dit verscherpt gericht verkeerstoezicht.

Het is wel te verstaan dat deze bijkomende geldmiddelen door de gemeente of de politiezone moeten aangewend worden ter ondersteuning van de politiewerking en niet mogen gebruikt worden om andere beleidsbeslissingen te financieren. Zo kan niet de bedoeling zijn de bouw van de plaatselijke bibliotheek te betalen met de opbrengst van de verkeersboetes.

Art. 9

Dit artikel voorziet in een bijkomend drukkingmiddel voor het geval de overtreder blijft nalaten te betalen. Het voorgestelde artikel bepaalt dat de door de Koning aan te wijzen rechtspersoon of administratie aan de politierechter de toestemming kan vragen om het voertuig waarmee de overtreding werd begaan of het voertuig ingeschreven op naam van de overtreder tijdelijk op te leggen, totdat de boete wordt betaald.

In de huidige wetgeving wordt de vervangende gevangenisstraf gehanteerd als bestraffing voor overtreders die een geldboete weigeren te betalen. Vervangende gevangenisstraffen zijn evenwel quasi onuitvoerbaar en worden in het algemeen, zeker voor gewone overtredingen, als onbillijk ervaren (cf. een recent voorval waarbij een bestuurder voor het niet betalen van een parkeerboete in de gevangenis belandde). De tijdelijke oplegging van het voertuig is een billijk en haalbaar alternatief en legt een rechtstreeks verband tussen het ongeoorloofd verkeersgedrag en het inleveren van een stuk mobiliteit als sanctie daarop.

In veel gevallen zal het voertuig waarmee de overtreding is begaan ook ingeschreven zijn op naam van

Art. 8

La perception des amendes administratives est confiée à la personne juridique ou au fonctionnaire désigné par le Roi. Il est également prévu de ristourner une partie du produit de ces amendes administratives aux zones de police, qui sont actuellement en phase de démarrage. Outre le fait qu'elles ont, en tout état de cause, toutes besoin de moyens financiers supplémentaires, ce système incitera également à contrôler la circulation routière avec plus d'attention que ce n'est le cas actuellement et à exercer ce contrôle de manière plus ciblée afin d'augmenter les chances concrètes de prendre les contrevenants sur le fait. L'attribution partielle du produit des amendes administratives aux zones de police devrait inciter celles-ci à renforcer ces contrôles ciblés et couvrir les coûts qui en découlent.

Il est bien entendu que ces moyens financiers supplémentaires devront être utilisés par la commune ou la zone de police pour contribuer à assurer le fonctionnement de la police et qu'ils ne pourront pas être utilisés à d'autres fins. C'est ainsi qu'il ne peut être question de financer la construction d'une bibliothèque locale avec le produit des amendes.

Art. 9

Cet article prévoit un moyen de pression supplémentaire si le contrevenant persiste à ne pas payer. L'article proposé dispose que la personne juridique ou l'administration désignée par le Roi peut demander au juge du tribunal de police l'autorisation d'immobiliser, temporairement jusqu'au paiement de l'amende, le véhicule avec lequel l'infraction a été commise ou le véhicule immatriculé au nom du contrevenant.

Dans le cadre de la législation actuelle, la peine d'emprisonnement subsidiaire sert à sanctionner les contrevenants qui refusent de payer une amende. Les peines d'emprisonnement subsidiaires sont cependant pratiquement inexécutables et sont généralement perçues comme étant inéquitables, en particulier dans le cas d'infractions ordinaires (cf. le cas, récent, d'un conducteur qui a été incarcéré parce qu'il n'avait pas payé un amende pour stationnement illégal). L'immobilisation temporaire du véhicule constitue une mesure alternative équitable et praticable et établit un lien direct entre le comportement illicite dans la circulation et la réduction de mobilité qui sanctionne ce comportement.

Dans de nombreux cas, le véhicule avec lequel l'infraction a été commise sera immatriculé au nom du

de overtreder. De voorgestelde bepaling laat evenwel toe om, wanneer iemand zijn voertuig ter beschikking stelt van een andere bestuurder die een overtreding begaat, niet de eigenaar maar wel de overtreder te straffen door de tijdelijke oplegging van zijn voertuig.

Art. 10

Dit artikel bepaalt de toepasselijke regeling wanneer de overtreder geen woonplaats in België heeft. Behoudens wanneer hij de administratieve boete onmiddellijk betaalt, dient de overtreder een som in consignatie te geven die gelijk is aan het bedrag van de administratieve geldboete. De voorgestelde regels inzake invordering van deze som en het lot ervan zijn geïnspireerd door de bepalingen uit de Wegverkeerswet betreffende het verval van de strafvordering tegen betaling van een geldsom.

Art. 11

Dit artikel regelt de aansprakelijkheid voor de administratieve boete van de personen die krachtens artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk zijn (ouders, meesters, aanstellers, ...).

Art. 12

Om een zicht te behouden op de toepassing van de administratieve geldboetes binnen de politiezones en van de wijze waarop de parketten hun beroepsbevoegdheid uitoefenen, is het wenselijk dat jaarlijks een aantal gegevens worden geïnventariseerd door en ten behoeve van de ministers van Justitie en Verkeerswezen. Teneinde ook de parlementaire controle optimaal te laten verlopen dienen de krachtlijnen van dit rapport jaarlijks aan het parlement te worden overhandigd.

Art. 13

De invoering van de gerechtelijke procedure bij de politierechtbank betreffende de toepassing van administratieve boetes maakt een wijziging van de bevoegdheidsregels van het Gerechtelijk Wetboek noodzakelijk.

Art. 14

Dit artikel betreft de aanpassing van artikel 29 van de Wegverkeerswet in het bijzonder door de toevoeging van een tweede paragraaf.

contrevenant. La disposition proposée permettra cependant, lorsqu'une personne met son véhicule à la disposition d'un autre conducteur qui commet une infraction, de ne pas sanctionner le propriétaire, mais le contrevenant, en immobilisant temporairement le véhicule de ce dernier.

Art. 10

Cet article fixe les règles qui sont d'application lorsque le contrevenant n'a pas de domicile en Belgique. Sauf s'il paie immédiatement l'amende administrative, le contrevenant devra consigner une somme égale au montant de cette amende. Les modalités proposées en ce qui concerne la perception de cette somme et son affectation s'inspirent des dispositions des lois relatives à la police de la circulation routière concernant l'extinction de l'action publique moyennant le paiement d'une somme.

Art. 11

Cet article détermine la responsabilité, en ce qui concerne les amendes administratives, des personnes qui sont responsables en vertu de l'article 1384 du Code civil (les parents, les maîtres, les commettants,...).

Art. 12

Afin de pouvoir se faire une idée de l'application des amendes administratives au sein des zones de police et de la manière dont les parquets exercent leur compétence en matière de recours, il serait souhaitable qu'une série de données soient inventoriées chaque année par les ministres de la Justice et des Communications et à leur profit. Afin d'optimiser également le contrôle parlementaire, il conviendrait que les lignes de force de ce rapport soient communiquées chaque année au parlement.

Art. 13

L'ouverture d'une procédure judiciaire devant le tribunal de police concernant l'application des amendes administratives impose une modification des règles prévues par le Code judiciaire en matière de compétences.

Art. 14

Cet article vise à modifier l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière et, en particulier, à y ajouter un §2.

Art. 15

Artikel 50 van de Wegverkeerswet bepaalt dat de rechter de tijdelijke oplegging van het voertuig kan bevelen in alle gevallen waarin tijdelijk verval van het recht tot besturen van een voertuig wordt uitgesproken, voor zover het voertuig eigendom is van de dader van het misdrijf of uitsluitend te zijner beschikking staat.

Artikel 38 van de Wegverkeerswet bepaalt in welke gevallen de rechter het verval van het recht tot sturen kan uitspreken.

De rechter moet het verval van het recht tot sturen uitspreken wanneer de betrokkene vluchtmisdrijf pleegt bij een ongeval waarbij gewonden of doden vielen (artikel 38, § 2). Eveneens moet het verval van recht tot sturen worden opgelegd wanneer iemand een voertuig bestuurt spijts het tegen hem of haar uitgesproken verval van het recht tot sturen (artikel 38, § 2).

Daarnaast zijn er een heleboel overtredingen waarbij de rechter het verval van recht tot sturen facultatief kan opleggen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij iedere veroordeling voor een zware verkeersovertreding (artikel 38, § 1, 3°) of wanneer iemand reeds drie keer in één jaar voor dezelfde overtreding veroordeeld werd (artikel 38, § 1, 4°). Ook het besturen van een voertuig met een alcoholconcentratie van ten minste 0,8 gram per liter bloed of zonder geldig rijbewijs kan aanleiding geven tot een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig (respectievelijk de artikelen 38, § 1, 1° en 5°).

Artikel 51 van dezelfde wet bepaalt tenslotte dat de oplegging van het voertuig ook kan worden bevolen wanneer de eigenaar een vluchtmisdrijf geduld of uitgelokt heeft of wanneer de eigenaar zijn voertuig ter beschikking heeft gesteld van iemand zonder geldig rijbewijs of tegen wie een verval van recht tot sturen is uitgesproken.

De oplegging van het voertuig mag voor geen langere duur dan die van het tijdelijk verval van het recht op sturen worden uitgesproken (artikel 50, § 1, Wegverkeerswet). Wanneer het verval definitief is of ten minste zes maanden bedraagt, kan de rechter de verbeurdverklaring van het voertuig bevelen (artikel 50, § 2, Wegverkeerswet).

Ondanks dit ruime toepassingsgebied, stellen we vast dat de oplegging van het voertuig slechts in zeer beperkte mate als straf wordt uitgesproken. Nochtans

Art. 15

L'article 50 de la loi relative à la police de la circulation routière prévoit que le juge peut ordonner l'immobilisation du véhicule dans tous les cas où une déchéance temporaire du droit de conduire un véhicule est prononcée, pour autant que le véhicule soit la propriété de l'auteur de l'infraction ou qu'il soit à sa disposition exclusive.

L'article 38 de la loi relative à la police de la circulation routière fixe les cas dans lesquels le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire.

Le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire lorsque l'intéressé prend la fuite après avoir occasionné un accident ayant entraîné des blessures ou la mort (article 38, § 2). La déchéance du droit de conduire doit également être ordonnée lorsque quelqu'un conduit un véhicule en dépit de la déchéance du droit de conduire prononcée contre lui (article 38, § 2).

Il y a par ailleurs toute une série d'infractions pour lesquelles le juge peut prononcer facultativement la déchéance du droit de conduire. Tel est, par exemple, le cas pour toute condamnation prononcée pour une infraction grave (article 38, § 1^{er}, 3°) ou lorsque quelqu'un a été condamné trois fois pour une même infraction au cours d'une année (article 38, § 1^{er}, 4°). La conduite d'un véhicule alors que la concentration d'alcool par litre de sang atteint au moins 0,8 gramme ou sans être titulaire d'un permis de conduire valable peut également entraîner la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur (articles 38, § 1^{er}, 1° et 5°).

Enfin, l'article 51 de la même loi prévoit que l'immobilisation du véhicule peut également être ordonnée lorsque le propriétaire du véhicule a toléré un délit de fuite ou provoqué à commettre cette infraction ou lorsque le propriétaire a mis son véhicule à la disposition d'une personne qui n'est pas munie d'un permis de conduire valable ou contre laquelle la déchéance du droit de conduire a été prononcée.

La durée de l'immobilisation du véhicule ne peut pas excéder celle de la déchéance temporaire du droit de conduire (art. 50, § 1^{er}, de la loi relative à la police de la circulation routière). Le juge peut prononcer la confiscation du véhicule si la déchéance est définitive ou de six mois au moins (art. 50, § 2, de la loi relative à la police de la circulation routière).

En dépit de l'étendue du champ d'application de cette mesure, force est de constater que les juges ne prononcent que très rarement l'immobilisation du véhicule

zijn er indicaties dat een toenemend aantal bestuurders het risico neemt om een veroordeling tot verval van het recht tot sturen te negeren en toch achter het stuur plaats te nemen. Dit wetsvoorstel voorziet daarom in een uitbreiding van de mogelijkheden om de tijdelijke oplegging van het voertuig toe te passen. Artikel 9 voorziet reeds in de mogelijkheid voor de rechter om de oplegging van het voertuig ook uit te spreken in geval van manifeste onwil om een administratieve boete te betalen.

Artikel 15 geeft ook de parketten de bevoegdheid om voertuigen tijdelijk op te leggen, tegelijk met de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. De voorgestelde regels zijn dezelfde als voor de tijdelijke oplegging bij rechterlijke uitspraak. Met deze maatregel beogen we de efficiëntie van de onmiddellijke intrekking te verhogen door de ontwijkingsmogelijkheden voor de bestuurder te beperken (b.v. een derde het voertuig te laten besturen). Maar vooral wordt het risico beperkt dat de bestuurder de intrekking van het rijbewijs negeert en verder achter het stuur plaatsneemt.

Art. 16

In uitvoering van artikel 29 van de Wegverkeerswet wijst het koninklijk besluit van 7 april 1976 de zware overtredingen aan.

De aanwijzing bij koninklijk besluit laat toe om de lijst van zware overtredingen vrij snel aan te passen aan de wijze waarop overtredingen van de wegcode door de samenleving beoordeeld worden. In dit opzicht menen we dat het aangewezen is om een aantal overtredingen toe te voegen aan de opsomming in het koninklijk besluit van 7 april 1976. Het betreft drie overtredingen die als bijzonder asociaal worden ervaren en die vaak een groot risico op ongevallen met zich meebrengen voor de zwakke weggebruikers. Concreet stellen we voor om voortaan als een zware overtreding te beschouwen:

- het stilstaan of parkeren op het voetpad, het fietspad of de oversteekplaats voor fietsers en voetgangers;
- het stilstaan of parkeren op stroken voorbehouden voor het openbaar stads- of streekvervoer;
- het stilstaan of parkeren op plaatsen voorbehouden voor gehandicapten zonder gebruik van de daar toe bestemde parkeerkaart.

De klassering als zware overtreding hoeft niet te betekenen dat het moeilijker wordt om de principes van het lik-op-stuk-beleid toe te passen op deze overtre-

den. Or, on dispose d'éléments indiquant qu'un nombre de plus en plus important de conducteurs prennent le risque d'ignorer une déchéance du droit de conduire et reprennent quand même le volant. La présente proposition de loi prévoit d'étendre les possibilités d'ordonner l'immobilisation temporaire du véhicule. L'article 9 prévoyait déjà la possibilité, pour le juge, de prononcer l'immobilisation du véhicule en cas de mauvaise volonté manifeste, dans le chef du contrevenant, de payer l'amende administrative.

L'article 15 vise également à permettre aux parquets d'ordonner l'immobilisation temporaire des véhicules avec retrait immédiat du permis de conduire. Les règles proposées sont les mêmes que celles qui régissent l'immobilisation temporaire lorsqu'elle est prononcée par le juge. Par cette mesure, nous entendons renforcer l'efficacité du retrait immédiat du permis de conduire en limitant les possibilités qu'a le conducteur d'éluder cette mesure (en demandant, par exemple, à un tiers de conduire le véhicule). Cette mesure limite en même temps le risque de voir le conducteur ignorer le retrait de permis et de continuer à prendre le volant.

Art. 16

L'arrêté royal du 7 avril 1976 désigne les infractions graves en exécution de l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière,.

La désignation de ces infractions graves par voie d'arrêté royal permet d'adapter assez rapidement la liste de celles-ci en fonction du jugement que la population porte sur les infractions au code de la route. Dans cette optique, nous estimons qu'il convient d'ajouter un certain nombre d'infractions à la liste de l'arrêté royal du 7 avril 1976. Il s'agit de trois infractions qui sont ressenties comme particulièrement antisociales et qui comportent fréquemment un risque élevé d'accident pour les usagers vulnérables. Nous proposons concrètement de considérer dorénavant comme des infractions graves :

- l'arrêt ou le stationnement sur un trottoir, une piste cyclable ou un passage pour cyclistes et piétons ;
- l'arrêt ou le stationnement sur des bandes réservées aux transports publics urbains ou régionaux ;
- l'arrêt ou le stationnement sur des emplacements réservés aux handicapés sans utiliser la carte de stationnement prévue à cet effet.

Le classement comme infraction grave ne signifie pas qu'il deviendra plus difficile d'appliquer les principes de la riposte du tac au tac à ces contraventions.

dingen. Immers door het weghouden van de gewone overtredingen van de parketten is het de bedoeling daar wat meer ademruimte te creëren teneinde zich te concentreren op de zware overtredingen. Zo zou elke zware overtreding in principe aanleiding moeten geven tot op zijn minst een minnelijke schikking. Bovendien voorziet dit ontwerp ook de mogelijkheid de procedure van de onmiddellijke inning voortaan ook toe te passen op de zware overtredingen.

Art. 17

Artikel 3, §§ 1 en 2 van het koninklijk besluit van 10 juni 1985 voorzien in de toepassing van de procedure van de onmiddellijke inning voor zware overtredingen begaan door bestuurders die geen woonplaats of een vaste verblijfplaats in België hebben.

Artikel 17 breidt het toepassingsgebied van de onmiddellijke inning uit tot alle zware overtredingen, ongeacht of de overtreder een woonplaats of een vaste verblijfplaats heeft in ons land. Op die manier kunnen ook daders van zware overtredingen door de politiediensten binnen maximaal vijftwintig dagen geconfronteerd worden met de sanctie op hun overtreding, wat de efficiëntie van de bestraffing aanzienlijk vergroot.

Het artikel wijzigt tevens de bedragen van de boetes waarin momenteel is voorzien in het koninklijk besluit van 10 juni 1985. De voorgestelde bedragen liggen lager dan de boetes die momenteel op zware snelheidsovertredingen worden toegepast via de procedure van de minnelijke schikking. De minnelijke schikking behoudt daarmee haar karakter als stok achter de deur voor overtreders die nalaten de onmiddellijke inning binnen de gestelde termijn te betalen.

Art. 18 tot en met 24

Volgens artikel 2 van de Wegverkeerswet stellen de gemeenteraden de aanvullende reglementen vast voor de wegen die op hun grondgebied gelegen zijn. Deze reglementen worden voor advies voorgelegd aan de gemeentelijke raadgevende commissies, waarvan de samenstelling en de werking geregeld wordt door artikel 7 van hetzelfde besluit. Na dit advies of indien de commissie nagelaten heeft een advies te geven binnen 60 dagen, gaat het aanvullend reglement voor goedkeuring naar de minister van Verkeer. Deze beschikt op zijn of haar beurt over 60 dagen om zich over het reglement uit te spreken. Gebeurt dit niet of is de be-

En effet, l'objectif que nous poursuivons en soustrayant les infractions ordinaires de la sphère de compétence des parquets est de les désengorger quelque peu, afin qu'ils puissent se focaliser sur les infractions graves. C'est ainsi que chaque infraction grave devrait en principe donner au moins lieu à la conclusion d'une transaction. La présente proposition de loi prévoit en outre que la procédure de la perception immédiate peut également être appliquée dorénavant aux infractions graves.

Art. 17

Les §§ 1^{er} et 2 de l'article 3 de l'arrêté royal du 10 juin 1985 prévoient l'application de la procédure de la perception immédiate pour les infractions graves commises par des conducteurs n'ayant pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique.

L'article 17 élargit le champ d'application de la perception immédiate à toutes les infractions graves, que le contrevenant ait ou non un domicile ou une résidence fixe dans notre pays. Il sera ainsi possible aux services de police de sanctionner aussi les auteurs d'infractions graves au plus tard dans les vingt-cinq jours de la commission de l'infraction, ce qui accroîtra considérablement l'efficacité de la sanction.

Cet article modifie en outre les montants des amendes actuellement prévus par l'arrêté royal du 10 juin 1985. Les montants proposés sont inférieurs aux amendes qui sont actuellement appliquées aux excès de vitesse graves par la voie de la procédure de transaction. Celle-ci restera ainsi une épée de Damoclès pour les contrevenants qui négligent d'acquitter dans le délai imparti le montant dont ils sont redevables dans le cadre de la procédure de la perception immédiate.

Art. 18 à 24

Conformément à l'article 2 de la loi relative à la police de la circulation routière, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Ces règlements sont soumis pour avis aux commissions consultatives communales dont la composition et le fonctionnement sont réglés par l'article 7 du même arrêté. Après cet avis ou si la commission n'a pas donné d'avis dans les soixante jours, le règlement complémentaire est soumis à l'approbation du ministre des communications. Ce dernier dispose, à son tour, d'un délai de soixante jours pour se prononcer sur le

slissing gunstig, dan kan het reglement in werking worden gesteld.

Om een aantal redenen dient deze procedure in vraag te worden gesteld.

Ten eerste gaat deze vorm van toezicht in tegen de logica dat de gemeente de volle verantwoordelijkheid draagt voor de inrichting van het openbaar domein dat onder haar bevoegdheid valt. Voor de gemeentelijke wegenis draagt de gemeente zowel de maatschappelijke (politieke) als juridische verantwoordelijkheid. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente autonoom het statuut van deze wegenis bepaalt.

Ten tweede is de federale overheid nauwelijks of niet betrokken bij het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Mede onder impuls van de gewestelijke overheden zijn de gemeenten in het recente verleden in grote getale overgestapt naar een overlegde, planmatige aanpak van het mobiliteitsbeleid. Daarbij hebben zij tegelijk een toenemende knowhow opgebouwd op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid. Hoewel de federale overheid, i.c. de inspecteurs van verkeerswezen, in deze evolutie nauwelijks betrokken partij zijn, spelen ze via hun controle op de aanvullende reglementen toch een belangrijke, zo niet determinerende rol in het besluitvormingsproces.

Ten derde brengt de praktische toepassing van de wettelijke bepalingen heel wat problemen met zich mee. Zo zijn de raadgevende commissies slechts in een zeer beperkt aantal gemeenten actief. Doordat de federale overheid zich over alle verkeersmaatregelen moet uitspreken - van het afbakenen van een paar parkeerplaatsen tot de invoering van een voetgangersgebied - loopt de procedure vaak een onverantwoorde vertraging op.

Dit voorstel voorziet in een belangrijke vereenvoudiging van de huidige procedure. Zowel de raadgevende commissies als de voorafgaande goedkeuring van de aanvullende reglementen door de minister van Verkeerswezen worden afgeschaft.

Dit betekent niet dat dit aspect van het gemeentelijk verkeersbeleid volledig buiten het toezicht van de hogere overheid valt. Zo is het administratief toezicht van de gewestelijke overheden op de gemeentelijke materies onverkort van toepassing. Wel zal dit toezicht normalerwijs slechts plaatsvinden nadat het aanvullend reglement in werking is gesteld. Ook via hun bevoegdheid over het mobiliteitsbeleid in het algemeen kunnen de gewesten controle uitoefenen op de gemeentelijke maatregelen, waaronder de uitvaardiging van

règlement. À défaut ou en cas de décision favorable, le règlement peut être mis en vigueur.

Une remise en question de cette procédure s'impose pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, cette forme de contrôle est contraire à la logique selon laquelle la commune est pleinement responsable de l'organisation du domaine public relevant de ses compétences. La commune assume la responsabilité tant sociale (politique) que juridique du réseau routier communal. Il va dès lors de soi que la commune fixe, en toute autonomie, le statut de ce réseau.

Ensuite, l'État fédéral n'est guère ou pas associé à la politique communale de mobilité. C'est notamment sous l'impulsion des autorités régionales que de très nombreuses communes ont récemment opté pour une approche concertée et systématique de la politique de mobilité. Elles ont ainsi parallèlement développé une expertise de plus en plus importante en matière de mobilité et de sécurité routière. Même si l'État fédéral, en l'occurrence les inspecteurs du département des communications, ne sont guère associés à cette évolution, il n'en demeure pas moins que, par le biais du contrôle qu'ils exercent sur les règlements complémentaires, ils jouent un rôle important, sinon capital dans le processus décisionnel.

Enfin, l'application pratique des dispositions légales pose de nombreux problèmes. C'est ainsi que les commissions consultatives ne fonctionnent que dans un nombre très limité de communes. Étant donné que l'État fédéral doit se prononcer sur toutes les mesures prises en matière de circulation - de la délimitation du moindre emplacement de stationnement à l'organisation d'une zone piétonne -, la procédure accuse souvent un retard injustifiable.

La proposition de loi prévoit une simplification importante de la procédure actuelle, en ce qu'elle entend supprimer aussi bien les commissions consultatives que l'approbation préalable des règlements complémentaires par le ministre des Communications.

Cela ne signifie pas que cet aspect de la politique communale en matière de circulation routière échappe entièrement au contrôle de l'autorité supérieure. C'est ainsi que la tutelle administrative des autorités régionales sur les matières communales est intégralement maintenue. Ce contrôle ne s'exercera toutefois normalement qu'après l'entrée en vigueur du règlement complémentaire. Les régions pourront également exercer, à travers leur compétence en matière de politique de mobilité en général, un contrôle sur les mesures pri-

aanvullende reglementen. We verwijzen hier bijvoorbeeld naar het convenantenbeleid van het Vlaams Gewest, dat streeft naar een optimale afstemming van het gemeentelijke en gewestelijke verkeersbeleid. In dit kader is het bijvoorbeeld denkbaar dat belangrijke aanvullende reglementen (bijv. de instelling van een zone 30 in het gemeentelijk centrum) voorwerp zouden uitmaken van gesprekken tussen de gemeente en het gewest.

Daarnaast kan de federale Dienst Inspectie van de Verkeerstekens nog altijd de wettelijkheid van de verkeerstekens op het hele Belgische grondgebied controleren en desgevallend aan de minister van Verkeerswezen voorstellen om de wegbeheerder te verplichten de wettelijke verplichtingen terzake na te leven volgens de procedure bedoeld in artikel 18 van de Wegverkeerswet.

Art. 25

De Wegverkeerswet definieert de strafmaat op verschillende overtredingen in termen van een combinatie van een geldboete en een gevangenisstraf of één van die straffen alleen. In de praktijk worden verkeersinbreuken in vrijwel alle gevallen bestraft met een geldboete, eventueel aangevuld met een vervangende gevangenisstraf indien de boete niet wordt betaald.

Omwille van de hoge bezettingsgraad van de Belgische gevangenissen is het evenwel niet mogelijk om de vervangende gevangenisstraf consequent uit te voeren en overtreders die niet of onvolledig betalen tijdelijk op te sluiten. Gevangenisstraffen van minder dan zes maanden worden in de praktijk dan ook nog zelden uitgevoerd.

Artikel 25 voert daarom het verval van het recht tot sturen in als sanctie voor het - na aanmaning - niet betalen van een geldboete voor een inbreuk op de Wegverkeerswet en zijn uitvoeringsbesluiten. Bij gebreke aan betaling binnen twee maanden na het arrest of het vonnis, wordt de geldboete automatisch vervangen door een verval van het recht tot sturen, waarvan de duur bij het vonnis of het arrest wordt bepaald op ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar.

Het verval van het recht tot sturen is niet enkel een beter uitvoerbare straf; het is tevens een billijker straf die een direct verband legt tussen onaangepast

ses par les communes, notamment sur la promulgation de règlements complémentaires. Nous renvoyons par exemple, à cet égard, à la politique de la Région flamande qui vise à harmoniser au maximum les politiques communale et régionale en matière de circulation routière. Dans ce contexte, on peut imaginer, par exemple, que des règlements complémentaires importants (par exemple, la création d'une zone 30 dans le centre de la commune) fassent l'objet d'une concertation entre la commune et la région.

En outre, le service d'inspection de la signalisation routière peut toujours contrôler la conformité de la signalisation routière sur l'ensemble du territoire de la Belgique et, le cas échéant, proposer au ministre des Communications d'obliger le gestionnaire de la voie publique à respecter les obligations légales en la matière selon la procédure visée à l'article 18 de la loi relative à la police de la circulation routière.

Art. 25

La loi relative à la police de la circulation routière fixe le taux de la peine applicable aux différentes infractions, taux qui consiste en l'infliction d'une peine d'emprisonnement assortie d'une amende ou de l'une de ces peines seulement. Dans la pratique, les infractions de roulage sont pratiquement toujours punies d'une amende, éventuellement assortie d'une peine subsidiaire si l'amende n'est pas payée.

En raison du taux d'occupation élevé des prisons belges, il n'est toutefois pas possible d'exécuter de manière conséquente les peines d'emprisonnement subsidiaires et d'incarcérer temporairement les contrevenants qui ne paient pas ou ne paient pas intégralement les amendes. Dans la pratique, les peines d'emprisonnement de moins de six mois ne sont également que rarement exécutées.

L'article 25 prévoit dès lors la déchéance du droit de conduire en cas de non-paiement, après sommation, d'une amende infligée pour cause d'infraction à la loi relative à la police de la circulation routière et à ses arrêtés d'exécution. À défaut de paiement dans le délai de deux mois à dater de l'arrêt ou du jugement, l'amende sera automatiquement remplacée par une déchéance du droit de conduire, dont la durée est fixée par le jugement ou l'arrêt à huit jours au moins et à cinq ans au plus.

La déchéance du droit de conduire est non seulement une peine qu'il est plus aisé de faire exécuter, mais elle est aussi une peine plus juste, qui établit un

verkeersgedrag en de inperking van de persoonlijke mobiliteit die daarvan het gevolg is. Het is immers billijker en efficiënter om verkeersovertreders te treffen in hun bewegingsvrijheid dan in hun persoonlijke vrijheid in het algemeen, zoals momenteel het geval is via het opleggen van vervangende gevangenisstraffen.

We herinneren er tenslotte aan dat de rechter, conform artikel 50 van de Wegverkeerswet, het verval van het recht tot sturen steeds kan koppelen aan de tijdelijke oplegging van het voertuig.

Art. 26

Dit artikel koppelt de geldboetes voor zware overtredingen begaan door automobilisten aan het fiscaal vermogen van de wagen waarmee de overtreding werd begaan. Daarmee wordt onrechtstreeks een verband gelegd met het vermogen van de overtreder. Een dergelijke differentiatie is nodig om het positief effect van de geldboete op het verkeersgedrag van de overtreder te optimaliseren.

In het voorstel wordt een onderscheid gemaakt tussen vijf categorieën van voertuigen, waarbij tussen de geldboetes voor de laagste en hoogste categorie een spanning is van 2,7.

Deze differentiatie van de boetes is niet van toepassing op de zware overtredingen die, conform artikel 17 worden afgehandeld d.m.v. een onmiddellijke inning dan wel een minnelijke schikking.

Art. 27

Artikel 56 van de Wegverkeerswet bepaalt de termijnen gedurende dewelke het rijbewijs op last van het openbaar ministerie mag worden ingetrokken.

Dit voorstel breidt de periode van intrekking uit van 15 dagen tot één maand en van de eventuele verlenging ervan eveneens van 15 dagen tot één maand.

Daarnaast kan een overtreding van het nieuwe artikel 29*quinquies* (ingevoegd door artikel 28 van deze wet) aanleiding geven tot een intrekking van het rijbewijs tot de dag van het vonnis van de politierechtbank. De periode van intrekking wordt in dit geval niet in mindering gebracht van een eventueel bij vonnis uitgesproken verval van het recht tot sturen.

lien direct entre un comportement inapproprié au volant et la limitation de la mobilité personnelle qui en résulte. Il est en effet plus juste et plus efficace de frapper les contrevenants dans leur liberté de mouvement que de restreindre leur liberté individuelle dans sa globalité comme le fait actuellement la législation en prévoyant des peines d'emprisonnement subsidiaires.

Rappelons enfin que le juge peut toujours, conformément à l'article 50 de la loi relative à la police de la circulation routière, prononcer l'immobilisation temporaire du véhicule en plus de la déchéance du droit de conduire.

Art. 26

Cet article module le montant des amendes infligées en cas d'infraction grave en fonction de la puissance fiscale du véhicule avec lequel l'infraction a été commise. Un lien est ainsi indirectement établi entre le montant de l'amende et les moyens dont dispose le contrevenant. Il est nécessaire de procéder à une telle modulation si l'on veut optimiser l'effet positif de l'amende sur le comportement routier du contrevenant.

La proposition de loi distingue cinq catégories de véhicules et prévoit une tension de 2,7 entre les amendes infligées respectivement à la catégorie la plus basse et à la catégorie la plus élevée.

Cette modulation des amendes ne s'applique pas aux infractions graves, qui, conformément à l'article 17, donnent lieu à une perception immédiate ou à une transaction.

Art. 27

L'article 56 de la loi relative à la police de la circulation routière fixe les périodes pendant lesquelles le permis de conduire peut être retiré par ordre du ministère public.

La présente proposition porte la période de retrait de 15 jours à un mois et la durée de son éventuelle prolongation également de 15 jours à un mois.

En outre, une infraction au nouvel article 29*quinquies* (inséré par l'article 28 de la présente loi) peut entraîner le retrait du permis de conduire jusqu'au jour du jugement du tribunal de police. Dans ce cas, la période de retrait n'est pas déduite de la période de déchéance du droit de conduire qui serait éventuellement prononcée par le tribunal.

Deze laatste bepaling moet verhinderen dat in bepaalde gevallen bestuurders die door hun verkeersgedrag aan de basis liggen van verkeersongevallen met lichamelijke letsels of met een dodelijke afloop na maximum één maand opnieuw achter het stuur kunnen plaats nemen zonder dat hun dossier is behandeld door de politierechtbank en dus met de wagen naar de zitting komen, wat in het bijzonder bij de slachtoffers van de verkeersmisdrijven dan wel hun nabestaanden bijzonder pijnlijk overkomt.

Art. 28

Naar aanleiding van een aantal dodelijke ongevallen die veroorzaakt werden door bestuurders die één of meerdere zware overtredingen begingen (snelheidsovertreding, rijden onder invloed, vluchtmisdrijf,...) is gebleken dat de sancties waarin de Wegverkeerswet voorziet niet (meer) tegemoet komen aan het algemeen rechtsgevoel.

De Wegverkeerswet voorziet enkel in straffen in functie van de overtreding, ook wanneer die overtreding aan de basis ligt van een ongeval met ernstige lichamelijke letsels of met een dodelijke afloop. In dit laatste geval worden de straffen dan ook niet zelden aan gevoeld als te mild. Zo staat op het rijden onder invloed van een alcoholgehalte van meer dan 0,8 gram per liter bloed een maximum boete van 200 tot 2.000 frank en een gevangenisstraf van maximum 6 maanden. Voor zware snelheidsovertredingen is de maximumstraf 500 frank boete en een gevangenisstraf van 1 maand.

Deze straffen staan echter niet in verhouding tot de ernst van de feiten wanneer een dergelijke overtreding aan de basis ligt van een ongeval waarbij - meestal geheel onschuldige - verkeersdeelnemers ernstige letsels oplopen of de dood vinden. Deze discrepantie tussen de wettelijke straffen en het algemeen rechtsgevoel is trouwens symptomatisch voor de manier waarop verkeersonveiligheid als maatschappelijk probleem nog steeds fors ondergewaardeerd wordt. In tegenstelling tot « witteboordencriminaliteit » of « drugscriminaliteit » wordt er bijvoorbeeld niet gesproken over « verkeerscriminaliteit ».

Om de strafmaat te verzwaren kwalificeren het openbaar ministerie en de rechtbanken dergelijke verkeersinbreuken als « onopzettelijke slagen en verwondingen » (artikel 418 - 420 Strafwetboek). Het Hof van Cassatie aanvaard inderdaad geen « opzet » in de strafrechtelijke betekenis van het woord bij

Cette dernière disposition vise à éviter que, dans certains cas déterminés, des conducteurs dont le comportement est à l'origine d'un accident de la circulation ayant entraîné des lésions corporelles ou un décès puissent reprendre le volant après un délai maximum d'un mois, sans que leur dossier ait été examiné par le tribunal de police, et puissent par conséquent utiliser leur voiture pour se rendre à l'audience, ce qui est extrêmement pénible pour les victimes des infractions au Code de la route, en particulier, ou pour leurs proches.

Art. 28

A la lumière d'un certain nombre d'accidents mortels provoqués par des conducteurs ayant commis une ou plusieurs infractions graves (excès de vitesse, conduite sous influence, délit de fuite,...), il est apparu que les sanctions prévues par la loi relative à la police de la circulation routière ne répondent pas (plus) à l'idée que le public se fait de la justice en général.

La loi relative à la police de la circulation routière prévoit uniquement des sanctions en fonction de l'infraction, même lorsque celle-ci est à l'origine d'un accident ayant entraîné des lésions corporelles graves ou un décès. C'est la raison pour laquelle il n'est pas rare, en particulier dans ce dernier cas, que les sanctions soient ressenties comme trop clémentes. C'est ainsi que conduire avec un taux d'alcool supérieur à 0,8 gramme par litre de sang n'est puni que d'une amende de 200 à 2.000 francs au maximum et d'un emprisonnement de 6 mois au maximum. Pour les excès de vitesse graves, la peine maximum est une amende de 500 francs et un emprisonnement de 1 mois.

Ces peines sont toutefois sans commune mesure avec la gravité des faits lorsqu'une telle infraction est à l'origine d'un accident dans lequel des usagers de la route - généralement tout à fait innocents - subissent des lésions graves ou trouvent la mort. Ce décalage entre les peines légales et le sens commun de la justice est d'ailleurs symptomatique du fait que l'on sous-estime toujours largement l'importance de l'insécurité routière en tant que problème de société. On ne parle pas, par exemple, de « criminalité routière », alors qu'on parle bien de « criminalité en col blanc » ou de « criminalité en matière de drogue ».

Afin d'accroître le taux de la peine, le ministère public et les tribunaux qualifient de telles infractions au Code de la route de « coups et blessures involontaires » (articles 418 à 420 du Code pénal). La Cour de cassation exclut en effet toute idée d'« intention », au sens pénal du terme, en ce qui concerne les infrac-

verkeersovertredingen, die men in de rechtsleer nog altijd ziet als «schuldloze» of «technische» misdrijven.

Het is nochtans wenselijk om deze notie voor te behouden voor misdrijven die traditioneel onder deze omschrijving gekwalificeerd worden (zoals bijvoorbeeld het onopzettelijk iemand verwonden door plots een deur open te doen) en binnen de verkeerswetgeving in een specifieke bestraffing te voorzien voor onvoorzichtig en onzorgvuldig verkeersgedrag dat leidt tot ongevallen met ernstige letsels of met dodelijke afloop.

Volgens artikel 28 van dit voorstel worden dergelijke overtredingen voortaan bestraft met een geldboete van 50 tot 2.000 frank en met een gevangenisstraf van drie maanden tot vijf jaar wanneer het een dodelijk ongeval betreft; met een geldboete van 50 frank tot 1.000 frank en een gevangenisstraf van 8 dagen tot één jaar wanneer het ongeval leidt tot ziekte, tijdelijke of blijvende invaliditeit van een betrokkene.

Art. 28bis

Zoals gesteld bij de bespreking van artikel 3 is het noodzakelijk om de termijn binnen dewelke een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder moet verzonden worden van acht op vijftientwintig dagen te brengen.

Daan SCHALCK (SP)

tions au Code de la route, qui sont toujours considérées dans la doctrine comme des infractions « sans faute » ou « techniques ».

Il conviendrait cependant de réserver cette qualification aux infractions qui sont traditionnellement qualifiées de la sorte et de prévoir, dans le cadre de la législation relative à la circulation routière, une sanction s'appliquant spécifiquement aux comportements imprudents et insouciants dans la circulation qui provoquent des accidents entraînant des lésions graves ou ayant une issue fatale.

Aux termes de l'article 28 de la présente proposition de loi, de telles infractions seraient désormais punies d'une amende de 50 francs à 2 000 francs et d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans dans le cas d'un accident mortel, et d'une amende de 50 francs à 1 000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un an lorsque l'accident entraîne la maladie ou l'invalidité temporaire ou permanente d'une personne impliquée.

Art. 28bis

Ainsi que cela a été souligné dans le commentaire de l'article 3, il est nécessaire de porter de huit à vingt-cinq jours le délai dans lequel une copie du procès-verbal doit être envoyée au contrevenant.

WETSVOORSTEL**HOOFDSTUK I****Algemene bepaling****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK II**De administratiefrechtelijke afhandeling van bepaalde verkeersovertredingen****Art. 2**

§1 De ambtenaren die krachtens de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheids-toebehoren moeten voldoen en de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheids-verzekering inzake motorrijtuigen, belast zijn met de vaststelling van de in die wetten en hun uitvoerings-besluiten strafbaar gestelde inbreuken, stellen de inbreuken vast bedoeld in artikel 29, §2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

§2 De in artikel 29, § 2, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, bedoelde overtredingen, in de mate dat zij geen schade aan derden hebben veroorzaakt, worden bestraft met een administratieve geldboete die niet hoger mag zijn dan 3.000 frank en niet lager dan 500 frank.

Indien binnen het jaar te rekenen vanaf de datum van het proces-verbaal een nieuwe in het eerste lid bedoelde overtreding wordt vastgesteld, worden de in het vorig lid bedoelde bedragen verdubbeld.

§3 Strafrechtelijke vervolging wordt uitgesloten ten aanzien van overtredingen die op grond van deze wet voor een administratieve sanctie in aanmerking komen.

De bij deze wet voorziene administratieve procedure is niet mogelijk in geval van samenloop van de in § 2, eerste lid, voorziene inbreuken met één of meerdere zware overtredingen zoals bedoeld in artikel 29, §1

PROPOSITION DE LOI**CHAPITRE I^{ER}****Disposition générale****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE II**Procédure administrative applicable à certaines infractions routières****Art. 2**

§ 1^{er}. Les fonctionnaires chargés, en vertu de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que ses accessoires de sécurité et de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité en matière de véhicules automoteurs, de constater les infractions prévues par ces lois et leurs arrêtés d'exécution, constatent les infractions visées à l'article 29, § 2, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

§ 2. Dans la mesure où elles n'ont pas occasionné de dommages à des tiers, les infractions visées à l'article 29, § 2, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1986, sont punies d'une amende administrative qui ne peut être supérieure à 3 000 francs ni inférieure à 500 francs.

Si une nouvelle infraction visée à l'alinéa 1^{er} est constatée dans l'année qui suit la date du procès-verbal, les montants visés à l'alinéa 2 sont doublés.

§ 3. Aucune poursuite pénale ne pourra être engagée pour des infractions qui peuvent donner lieu, en vertu de la présente loi, à l'application d'une sanction administrative.

La procédure administrative prévue par la présente loi ne peut pas être appliquée en cas de concours des infractions prévues au § 2, alinéa 1^{er}, et d'une ou plusieurs infractions graves visées à l'article 29, § 1^{er}, de

van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

Art. 3

§ 1. De overtredingen bedoeld in artikel 2, § 2, eerste lid, worden bij proces-verbaal vastgesteld door de ambtenaar bedoeld in artikel 2, § 1.

§ 2. De administratieve geldboete zoals bedoeld in artikel 2, § 2, wordt opgelegd door de door de Koning aangewezen rechtspersoon of ambtenaar met uitzondering van de ambtenaren bedoeld in artikel 2, § 1. bedoeld in artikel 2, die met toepassing van paragraaf 1 het proces-verbaal van vaststelling heeft opgemaakt.

Deze rechtspersoon of ambtenaar laat door middel van een ter post aangetekende brief het bevel tot betaling van de administratieve geldboete aan de overtreder geworden:

§ 3. Op straffe van nietigheid vermeldt het bevel tot betaling van een administratieve geldboete tenminste:

1° de dagtekening;
2° de identiteit van de overtreder of de nummerplaat van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan;

3° de ten laste gelegde feiten en de geschonden wetsbepalingen;

4° de datum en het tijdstip waarop en de plaats waar de overtreding is vastgesteld;

5° een afschrift van het in paragraaf 1 bedoelde proces-verbaal, gevoegd als bijlage;

6° het bedrag van de administratieve geldboete, daarin begrepen de toepasselijke vermenigvuldigingsfactor, evenals de wijze waarop deze moet worden betaald;

7° de dag waarop de administratieve geldboete uiterlijk moet zijn betaald, evenals de verhogingen van de administratieve geldboete wanneer niet tijdig wordt betaald;

8° de tekst van de artikelen 4 en 5;

9° de identiteit van de ambtenaar bedoeld in artikel 2, § 1, die de overtreding vaststelde.

Het bevel wordt ondertekend door de rechtspersoon of de ambtenaar bedoeld in § 2.

§ 4. Het bevel tot betaling van een administratieve geldboete wordt aan de overtreder gezonden binnen een termijn van vijftientig dagen na de vaststelling van de overtreding. De kennisgeving wordt geacht te hebben plaatsgevonden op de derde dag die volgt op die van de verzending.

la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1986.

Art. 3

§ 1^{er}. Les infractions visées à l'article 2, § 2, alinéa 1^{er}, sont constatées par procès-verbal par le fonctionnaire visé à l'article 2, § 1^{er}.

§ 2. L'amende administrative visée à l'article 2, § 2, est infligée par la personne morale ou le fonctionnaire désignés par le Roi, à l'exception du fonctionnaire visé à l'article 2, § 1^{er}.

Cette personne morale ou ce fonctionnaire envoie au contrevenant, par lettre recommandée à la poste, une injonction de payer l'amende administrative.

§ 3. À peine de nullité, l'injonction de payer une amende administrative mentionne au moins :

1° la date ;
2° l'identité du contrevenant ou la marque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise ;

3° les faits reprochés au contrevenant et les dispositions légales qui ont été enfreintes ;

4° la date ainsi que le moment et le lieu où l'infraction a été constatée ;

5° une copie en annexe du procès-verbal visé au § 1^{er} ;

6° le montant de l'amende administrative, y compris le facteur de multiplication applicable, ainsi que les modalités de son paiement ;

7° la date limite de paiement de l'amende administrative, ainsi que les majorations qui seront appliquées en cas de retard de paiement ;

8° le texte des articles 4 et 5 ;

9° l'identité du fonctionnaire visé à l'article 2, § 1^{er}, qui a constaté l'infraction.

L'injonction est signée par la personne morale ou le fonctionnaire visés au § 2.

§ 4. L'injonction de payer une amende administrative est envoyée au contrevenant dans les vingt-cinq jours de la constatation de l'infraction. La notification est censée avoir été faite le troisième jour qui suit celui de l'envoi.

§ 5. De Koning bepaalt de nadere regels betreffende de wijze van betaling en inning van de administratieve geldboete . De in te stellen vervolgingen geschieden overeenkomstig artikel 94 van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, gecoördineerd op 17 juli 1991.

Art. 4

§1. De overtreder kan een schriftelijk verzoek tot intrekking van het bevel of tot vermindering van het bedrag van de administratieve geldboete tot de procureur des Konings richten binnen een termijn van 14 dagen na de kennisgeving van het bevel tot betaling. Dit verzoek is slechts ontvankelijk na volledige betaling van de overeenkomstig artikel 3 opgelegde administratieve geldboete.

§2. De procureur des Konings zendt binnen een termijn van 14 dagen na de kennisgeving van het verzoek zijn gemotiveerde beslissing tot bevestiging, hervorming of intrekking van de administratieve geldboete aan de overtreder, bij gebreke waarvan het verzoek geacht wordt te zijn verworpen.

De kennisgeving wordt geacht te hebben plaatsgevonden op de derde dag volgend op die van de verzending.

Art. 5

Wanneer de procureur des Konings het verzoek van de overtreder geheel of gedeeltelijk verwerpt of nalaat een beslissing te nemen binnen de in artikel 4, § 2, bedoelde termijn, kan de overtreder beroep aantekenen.

Het beroep wordt, op straffe van verval, binnen een termijn van één maand na de kennisgeving van de beslissing van de procureur des Konings of, indien deze nalaat een beslissing te nemen, na het verstrijken van de termijn binnen dewelke hij een beslissing diende te nemen, ingesteld door middel van een verzoekschrift ingediend ter griffie van de politierechtbank van het rechtsgebied waar de overtreding plaatsvond.

De griffier zendt een afschrift van het verzoekschrift aan de procureur des Konings.

Art. 6

De griffier roept de overtreder en het openbaar ministerie op om op een door de politierechter bepaalde dag hun standpunt toe te lichten.

§ 5. Le Roi fixe les modalités de paiement et de perception de l'amende administrative. Les poursuites éventuelles sont intentées conformément à l'article 94 de lois sur la comptabilité de l'État, coordonnées le 17 juillet 1991.

Art. 4

§ 1^{er}. Le contrevenant peut, dans les quatorze jours de la notification de l'injonction, adresser au procureur du Roi une requête écrite lui demandant de rapporter l'injonction ou de réduire le montant de l'amende administrative. Cette requête n'est recevable qu'après paiement intégral de l'amende administrative infligée conformément à l'article 3.

§ 2. Le procureur du Roi communique au contrevenant, dans les quatorze jours de la notification de la requête, sa décision motivée confirmant, réformant ou rapportant l'amende administrative, faute de quoi la requête est censée avoir été rejetée.

La notification est censée avoir eu lieu le troisième jour suivant celui de l'envoi.

Art. 5

Si le procureur du Roi rejette, en tout ou en partie, la requête du contrevenant ou omet de statuer dans le délai visé à l'article 4, § 2, le contrevenant peut introduire un recours.

Le recours est formé, à peine de forclusion, dans le mois de la notification de la décision du procureur du Roi ou, si celui-ci omet de statuer, après l'expiration du délai dans lequel il aurait dû statuer, par voie de requête déposée au greffe du tribunal de police dans le ressort duquel l'infraction a été commise.

Le greffier envoie une copie de la requête au procureur du Roi.

Art. 6

Le greffier convoque le contrevenant et le ministère public afin qu'ils exposent leur point de vue en audience publique au jour fixé par le juge de police.

De politierechter beoordeelt de wettigheid en de proportionaliteit van de opgelegde administratieve geldboete. Hij kan de beslissing van de procureur des Konings bevestigen, hervormen of intrekken. Enkel een voorziening in cassatie kan tegen het eindvonnis worden ingesteld, met uitsluiting van alle andere gewone of buitengewone rechtsmiddelen.

Onder voorbehoud van de toepassing van de voorgaande leden, zijn de bepalingen van het gerechtelijk wetboek van toepassing op het beroep bij de politierechtbank en de voorziening in cassatie

Art. 7

§ 1. De overtreder dient de administratieve geldboete te betalen binnen een maand na de kennisgeving van het bevel tot betaling.

§ 2. Wanneer de overtreder de administratieve geldboete niet geheel binnen de in § 1 bepaalde termijn heeft betaald, wordt het bedrag ervan met 25 % verhoogd.

Het aldus verhoogde bedrag moet binnen een maand na aanmaning, waarin het overeenkomstig het eerste lid verhoogde bedrag is opgenomen, worden betaald.

§ 3. Wanneer de overtreder in het in § 2 bedoelde geval de aldus verhoogde administratieve geldboete niet geheel binnen de daarin bepaalde termijn heeft betaald, wordt dit bedrag met 50 % verhoogd.

Art. 8

§ 1. Wanneer de overtreder nalaat de geldboete binnen de in artikel 7, § 1, bedoelde termijn te betalen, wordt het bevel tot betaling van de administratieve geldboete of de in kracht van gewijsde gegane beslissing van de politierechtbank van rechtswege uitvoerbaar. De in artikel 3, § 2, bedoelde rechtspersoon of ambtenaar vordert de administratieve geldboete in.

§ 2. De Koning bepaalt, bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het percentage dat van de ontvangsten uit de bij deze wet opgelegde administratieve geldboeten wordt aangewend voor de ondersteuning van de werking van de lokale politiekorpsen.

Art. 9

Wanneer de overtreder na aanmaning door de in artikel 3, § 2, bedoelde rechtspersoon of ambtenaar, blijft

Le juge de police apprécie la légalité et la proportionnalité de l'amende administrative infligée. Il peut confirmer, réformer ou rapporter la décision. Ce jugement définitif n'est susceptible que d'un pourvoi en cassation, à l'exclusion de tous les recours ordinaires et extraordinaires.

Sous réserve de l'application des alinéas précédents, les dispositions du Code judiciaire s'appliquent au recours introduit auprès du tribunal de police et au pourvoi en cassation.

Art. 7

§ 1^{er}. Le contrevenant est tenu de payer l'amende dans un délai d'un mois à compter de la notification de l'injonction de payer.

§ 2. Si le contrevenant ne paie pas la totalité de l'amende administrative dans le délai fixé au § 1^{er}, le montant de celle-ci est majoré de 25%.

Le montant ainsi majoré doit être acquitté dans un délai d'un mois à compter de la sommation portant le montant majoré conformément à l'alinéa 1^{er}.

§ 3. Si le contrevenant se trouvant dans la situation visée au § 2 ne paie pas l'intégralité de l'amende administrative ainsi majorée dans le délai fixé au même paragraphe, le montant de l'amende est majoré de 50%.

Art. 8

§ 1^{er}. Si le contrevenant omet de payer l'amende dans le délai visé à l'article 7, § 1^{er}, l'injonction de payer une amende administrative ou la décision du tribunal de police passée en force de chose jugée est exécutoire de plein droit. La personne morale ou le fonctionnaire visé à l'article 3, § 2, recouvre l'amende administrative.

§ 2. Le Roi fixe, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, le pourcentage du produit des amendes administratives imposées par la présente loi qui est attribué pour soutenir l'action des corps de police locaux.

Art. 9

Si, après sommation par la personne morale ou le fonctionnaire visé à l'article 3, § 2, le contrevenant per-

nalaten de administratieve geldboete volledig te betalen, kan de in artikel 3, § 2, bedoelde rechtspersoon of ambtenaar aan de politierechtbank van de woonplaats of de hoofdverblijfplaats van de overtreder de machtiging vragen tot oplegging van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan of van het voertuig ingeschreven op naam van de overtreder. De Koning bepaalt de nadere regels van deze machtiging.

De oplegging wordt ten vroegste opgeheven op de dag van de volledige betaling van de geldboete door de overtreder. Deze oplegging geschiedt op vraag van de in artikel 3, § 2, bedoelde rechtspersoon of ambtenaar.

Ingeval van oplegging zijn de artikelen 53 en 54 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van toepassing.

Art. 10

§1. Indien de overtreder geen vaste woonplaats of verblijfplaats in België heeft, kan de in artikel 2, § 1, bedoelde ambtenaar, in afwijking van artikel 3, § 2, aan de overtreder het in artikel 3, § 2, tweede lid, bedoelde bevel tot betaling onmiddellijk na de vaststelling overhandigen, samen met een afschrift van het proces-verbaal van vaststelling.

§ 2. Indien de in § 1 bedoelde overtreder de administratieve geldboete niet onmiddellijk betaalt, dan moet hij aan de ambtenaar bedoeld in artikel 2, § 1 een som in consignatie geven die gelijk is aan het bedrag van de administratieve geldboete. De Koning stelt de regels vast betreffende de wijze waarop de som in consignatie wordt gegeven.

Het door de overtreder bestuurde voertuig wordt op zijn kosten en risico ingehouden tot deze som betaald is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele kosten van bewaring van het voertuig betaald zijn of indien dit niet gebeurt, gedurende zesennegentig uren te rekenen vanaf de vaststelling van de overtreding. Bij het verstrijken van deze termijn mag het openbaar ministerie de inbeslagneming van het voertuig bevelen.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen twee werkdagen aan de eigenaar van het voertuig gezonden.

Het risico en de kosten voor het voertuig blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder.

Het beslag wordt geheven nadat het bewijs geleverd werd dat de som die in consignatie moet worden gegeven en de eventuele kosten voor de bewaring van het voertuig betaald werden.

siste à ne pas payer l'intégralité de l'amende administrative, la personne morale ou le fonctionnaire visé à l'article 3, § 2, peut demander au tribunal de police du domicile ou de la résidence principale du contrevenant l'autorisation d'immobiliser le véhicule avec lequel l'infraction a été commise ou le véhicule immatriculé au nom du contrevenant. Le Roi fixe les modalités de cette autorisation.

La mesure d'immobilisation est levée au plus tôt le jour du paiement de l'intégralité de l'amende par le contrevenant. Cette levée a lieu à la demande de la personne morale ou du fonctionnaire visé à l'article 3, § 2.

En cas d'immobilisation, les articles 53 et 54 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, sont d'application.

Art. 10

§ 1^{er}. Si le contrevenant n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique, la personne morale ou le fonctionnaire visé à l'article 2, § 1^{er}, peut, par dérogation à l'article 3, § 2, remettre au contrevenant l'injonction de payer visée à l'article 3, § 2, alinéa 2, directement après la constatation, en même temps qu'une copie du procès-verbal de constatation.

§ 2. Si le contrevenant visé au § 1^{er} ne paie pas immédiatement l'amende administrative, il doit consigner entre les mains du fonctionnaire visé à l'article 2, § 1^{er}, une somme égale au montant de l'amende administrative. Les modalités de la consignation de la somme sont fixées par le Roi.

Le véhicule conduit par le contrevenant est retenu, aux frais et risques de celui-ci, jusqu'à remise de cette somme et justification du paiement des frais éventuels de conservation du véhicule ou, à défaut, pendant nonante-six heures à compter de la constatation de l'infraction. À l'expiration de ce délai, le ministère public peut ordonner la saisie du véhicule.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Le véhicule est conservé aux frais et risques du contrevenant pendant la durée de la saisie.

La saisie est levée après justification du paiement de la somme à consigner et des frais éventuels de conservation du véhicule.

§ 3. Wanneer de administratieve geldboete onherroepelijk is geworden, wordt de in consignatie gegeven som daarop toegerekend. Het eventuele overschot wordt terugbetaald.

Indien binnen veertig dagen nadat het bevel onherroepelijk is geworden de administratieve geldboete niet werd betaald, kan het inbeslaggenomen voertuig worden verkocht overeenkomstig de door de Koning nader te bepalen regels. De opbrengst van de verkoop wordt toegerekend op de administratieve geldboete en op de eventuele kosten voor de bewaring van het voertuig. Het eventuele overschot wordt terugbetaald.

§ 4. Indien het bevel tot betaling van een administratieve geldboete door de procureur des Konings of door de politierechter wordt hervormd, worden het eventuele overschot en het in beslag genomen voertuig teruggegeven. De eventuele kosten voor de bewaring van het voertuig vallen ten laste van de Staat.

Art. 11

Zij die overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek burgerrechtelijk aansprakelijk zijn voor de schadevergoeding en kosten, zijn gehouden tot betaling van de administratieve geldboete. Met die personen worden gelijkgesteld de voogd, wat betreft de verkeersovertredingen begaan door de ongehuwde bij hem inwonende minderjarigen.

Art. 12

Jaarlijks maken de ministers die bevoegd zijn voor Justitie en Verkeerswezen een verslag op waarvan de krachtlijnen worden meegedeeld aan het parlement. Dit verslag vermeldt per overtreding:

- 1° het aantal bevelen tot betaling van een administratieve geldboete,
- 2° het aantal verzoeken tot intrekking van het bevel of tot vermindering van het bedrag ervan;
- 3° het aantal beslissingen tot intrekking van het bevel tot betaling of tot vermindering van het bedrag en het jaartal van de vaststelling van de overtreding waarop de intrekking betrekking heeft.

In geen geval mag het verslag gegevens bevatten op grond waarvan de identiteit van een overtreder kan worden achterhaald.

§ 3. Si l'amende administrative est devenue irrévocable, la somme consignée est imputée sur le montant de l'amende. L'excédent éventuel est restitué.

Si l'amende administrative n'a pas été payée dans les quarante jours de la date à laquelle l'injonction est devenue irrévocable, le véhicule peut être vendu selon les modalités fixées par le Roi. Le produit de la vente est imputé sur l'amende administrative et sur les frais éventuellement engagés pour la conservation du véhicule. L'excédent éventuel est restitué.

§ 4. Si l'injonction de payer une amende administrative est rapportée par le procureur du Roi ou par le juge de police, l'excédent éventuel et le véhicule saisi sont restitués. Les frais éventuellement engagés pour la conservation du véhicule sont à charge de l'État.

Art. 11

Il incombe à ceux qui sont civilement tenus des dommages et des frais en vertu de l'article 1384 du Code civil de payer l'amende administrative. Le tuteur est assimilé à ces personnes pour ce qui concerne les infractions de roulage commises par les mineurs non mariés habitant sous son toit.

Art. 12

Les ministres qui ont la Justice et les Communications dans leurs attributions établissent chaque année un rapport, dont les lignes de force sont communiquées au parlement. Ce rapport indique pour chaque infraction :

- 1° le nombre d'injonctions de payer une amende administrative ;
- 2° le nombre de requêtes visant à obtenir la révocation de l'injonction ou la réduction du montant à payer ;
- 3° le nombre de décisions révoquant l'injonction ou réduisant le montant à payer, l'année de la constatation de l'infraction pour laquelle l'injonction a été rapportée.

En aucun cas, le rapport ne peut contenir des données pouvant permettre d'identifier l'auteur d'une infraction.

Art. 13

Artikel 601^{ter} van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd door de wet van 13 december 1999, wordt aangevuld als volgt:

«4° het beroep tegen de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete voor feiten omschreven in de wet van ... tot bevordering van de handhaving van de verkeersregels.».

Art. 14

Artikel 29 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, waarvan de bestaande tekst § 1 zal vormen, wordt aangevuld met een § 2, luidende:

«§ 2. In afwijking van § 1, worden de in het tweede lid van § 1 bedoelde overtredingen die geen schade aan derden hebben veroorzaakt, gesanctioneerd met een administratieve geldboete zoals bedoeld in de wet van ... tot bevordering van de verkeersveiligheid.».

HOOFDSTUK III

**De oplegging van een voertuig als
beveiligingsmaatregel**

Art. 15

§ 1. De oplegging van het voertuig waarmee de verkeersovertreding is begaan als beveiligingsmaatregel kan worden bevolen:

1° in de gevallen waarin het rijbewijs of het als zodanig geldende bewijs onmiddellijk wordt ingetrokken overeenkomstig artikel 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968;

2° wanneer een inbreuk wordt vastgesteld op de door de Koning, bij in ministerraad overlegd besluit, aangegeven bepalingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en de in uitvoering daarvan genomen besluiten en reglementen, de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, en de in uitvoering daarvan genomen besluiten en de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en de in uitvoering daarvan genomen besluiten.

Art. 13

L'article 601^{ter} du Code judiciaire, inséré par la loi du 13 décembre 1999, est complété par la disposition suivante :

« 4° du recours contre la décision d'infliger une amende administrative pour des faits décrits dans la loi du ... portant des mesures visant à mieux assurer le respect du Code de la route. ».

Art. 14

L'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, dont le texte actuel formera le § 1^{er}, est complété par un § 2, libellé comme suit :

« § 2. Par dérogation au § 1^{er}, les infractions visées au § 1^{er}, alinéa 2, qui n'ont pas occasionné de dommage à des tiers, sont sanctionnées par une amende administrative conformément à la loi du ... portant des mesures visant à mieux assurer le respect du Code de la route. ».

CHAPITRE III

**L'immobilisation d'un véhicule comme
mesure de protection**

Art. 15

§ 1^{er}. L'immobilisation du véhicule avec lequel l'infraction de roulage a été commise peut être ordonnée à titre de mesure de protection :

1° dans les cas où le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu est retiré immédiatement conformément à l'article 55 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 ;

2° en cas de constatation d'une infraction aux dispositions, désignées par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, des arrêtés et règlements pris en exécution de celle-ci, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que ses accessoires de sécurité et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, et de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire en matière de véhicules automoteurs et des arrêtés pris en exécution de celle-ci.

De oplegging als beveiligingsmaatregel wordt bevolen door de in artikel 55, derde lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, bedoelde personen.

§ 2. Het voertuig wordt verzegeld of aan de ketting gelegd op kosten en op risico van de overtreder.

§ 3. De oplegging als beveiligingsmaatregel wordt beëindigd door de personen die de oplegging hebben bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de overtreder.

De oplegging mag niet langer duren dan:

1° het tijdstip waarop het rijbewijs of de leervergunning wordt teruggegeven, in de gevallen bedoeld in § I, eerste lid, 1°;

2° een maand, in de gevallen bedoeld in § I, eerste lid, 2°. In dit geval kan de oplegging worden verlengd met dezelfde termijnen en volgens dezelfde regels als deze bedoeld in artikel 56, tweede lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

§ 4. Hij die gebruik maakt of aan een derde toelaat gebruik te maken van een voertuig waarvan hij weet dat de oplegging als beveiligingsmaatregel is bevolen, wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met een geldboete van 100 frank tot 1.000 frank of met een van die straffen alleen.

HOOFDSTUK IV

Enkele bijkomende zware overtredingen

Art. 16

Artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld als volgt:

«15° Stilstaan of parkeren op het voetpad, het fietspad of de oversteekplaats.;

16° Stilstaan of parkeren op stroken voorbehouden voor het openbaar stads- of streekvervoer.;

17° Stilstaan of parkeren op plaatsen voorbehouden voor gehandicapten zonder gebruik van daartoe bestemde parkeerkaart.».

L'immobilisation à titre de mesure de protection est ordonnée par les personnes visées à l'article 55, alinéa 3, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

§ 2. Le véhicule est mis sous scellés ou mis à la chaîne aux frais et risques du contrevenant.

§ 3. Il est mis fin à l'immobilisation à titre de mesure de protection par les personnes qui l'ont ordonnée, et ce, soit d'office, soit à la requête du contrevenant.

L'immobilisation ne peut dépasser :

1° le moment où le permis de conduire ou la licence d'apprentissage est restitué, dans les cas prévus au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1° ;

2° un mois, dans les cas prévus au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°. Dans ce cas, l'immobilisation peut être prolongée des mêmes délais et selon les mêmes modalités que ceux visés à l'article 56, alinéa 2, 1°, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

§ 4. Celui qui fait usage ou permet à un tiers de faire usage d'un véhicule dont il sait que l'immobilisation a été ordonnée à titre de mesure de protection est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 100 francs à 1 000 francs ou d'une de ces peines seulement.

CHAPITRE IV

De quelques infractions graves supplémentaires

Art. 16

L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière est complété par les dispositions suivantes :

« 15° s'arrêter ou stationner sur le trottoir, la piste cyclable ou le passage pour piétons ;

16° s'arrêter ou stationner sur des bandes réservées aux transports publics urbains ou régionaux ;

17° s'arrêter ou stationner sur des emplacements réservés aux handicapés sans utiliser la carte de stationnement prévue à cet effet. ».

HOOFDSTUK V

**Aangaande de onmiddellijke inning bij
zware overtredingen**

Art. 17

Artikel 3, §§ 1 tot 3 van het koninklijk besluit van 10 juni 1985 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van de overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten, wordt vervangen als volgt:

«§ 1. Onder de voorwaarden vastgesteld in artikel 65 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968:

1° kunnen de overtredingen opgesomd in artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer, met uitzondering van de overtreding bepaald in artikel 1, 8°, aanleiding geven tot de inning van een som van 4.000 frank per overtreding;

2° kan de overtreding bepaald in artikel 1, 8°, van hetzelfde besluit aanleiding geven tot de inning van de hierna vermelde sommen:

- a) 3.000 frank, indien de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 10 km per uur en minder dan 21 km per uur werd overschreden;
- b) 6.000 frank, indien de toegestane maximumsnelheid met ten minste 21 km per uur en minder dan 41 km per uur werd overschreden;
- c) 9.000 frank, indien de toegestane maximumsnelheid met ten minste 41 km per uur en minder dan 71 km per uur werd overschreden;
- d) 12.000 frank, indien de toegestane maximumsnelheid met ten minste 71 km per uur of meer werd overschreden.

§ 2. Wanneer verschillende overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden vastgesteld, dan mag de totale te innen som niet meer bedragen dan 30.000 frank indien het om zware overtredingen gaat of om samenloop van één of meer zware overtredingen en één of meer andere overtredingen.»

CHAPITRE V

**De la perception immédiate en cas
d'infraction grave**

Art. 17

L'article 3, §§ 1^{er} à 3, de l'arrêté royal du 10 juin 1985 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation des infractions relatives à la loi sur la police de la circulation routière et ses arrêtés d'exécution est remplacé par les dispositions suivantes :

« § 1^{er}. Dans les conditions fixées à l'article 65 de la loi sur la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 :

1° les infractions graves énumérées à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière, à l'exception de l'infraction visée à l'article 1^{er}, 8°, peuvent donner lieu à la perception d'une somme de 4 000 francs par infraction ;

2° l'infraction visée à l'article 1^{er}, 8°, du même arrêté, peut donner lieu à la perception des sommes mentionnées ci-dessous :

- a) 3 000 francs, si la vitesse maximale autorisée est dépassée de plus de 10 km/h et de moins de 21 km/h ;
- b) 6 000 francs, si la vitesse maximale autorisée est dépassée de plus de 21 km/h et de moins de 41 km/h ;
- c) 9 000 francs, si la vitesse maximale autorisée est dépassée de plus de 41 km/h et de moins de 71 km/h ;
- d) 12 000 francs, si la vitesse maximale autorisée est dépassée de 71 km/h ou plus.

§ 2. Si plusieurs infractions au règlement général de la police de la circulation routière sont constatées simultanément, le montant global de la somme à percevoir ne peut excéder 30 000 francs s'il s'agit d'infractions graves ou d'un concours d'une ou plusieurs infractions graves avec une ou plusieurs autres infractions.»

HOOFDSTUK VI

Afschaffen federaal bijzonder toezicht op de aanvullende verkeersreglementen

Art. 18

Artikel 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt vervangen als volgt:

«Art. 2. — Onder voorbehoud van artikel 3 van deze gecoördineerde wetten en van de artikelen 2 en 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, stellen de gemeenteraden aanvullende reglementen vast betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen.»

Art. 19

Artikel 2*bis* van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 20

In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) in § 1 worden het tweede en derde lid opgeheven;

B) § 2 wordt vervangen als volgt:

«§ 2. De gemeenteraden stellen de in § 1 bedoelde aanvullende reglementen vast indien de bevoegde minister dat niet heeft gedaan. Die reglementen worden hem ter goedkeuring voorgelegd.

Heeft de minister geen uitspraak gedaan binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement is ingekomen, dan kan het in werking gesteld worden.».

Art. 21

Hoofdstuk III van dezelfde wet, bestaande uit artikel 7, wordt vervangen als volgt:

«Hoofdstuk III. Overleg tussen gemeenten

Art. 7. — § 1. Voorzover de in artikel 2 bedoelde aanvullende reglementen het verkeer in de naburige gemeente of gemeenten kunnen beïnvloeden worden zij op straffe van nietigheid, voorafgaand aan de goedkeuring door de gemeenteraad, ter informatie aan die

CHAPITRE VI

De la suppression de la tutelle fédérale spéciale sur les règlements complémentaires en matière de circulation routière

Art. 18

L'article 2 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, est remplacé par l'article suivant :

« Art. 2.— Sous réserve de l'article 3 des présentes lois coordonnées et des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux fixent arrêtent règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. ».

Art. 19

L'article 2*bis* de la même loi est abrogé.

Art. 20

À l'article 3 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

A) au § 1^{er}, les alinéas 2 et 3 sont abrogés ;

B) le § 2 est remplacé par la disposition suivante :

« § 2. Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés au § 1^{er} si le ministre compétent s'est abstenu de les prendre.

Ces règlements sont soumis à son approbation. Si le ministre n'a pas statué dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, ledit règlement peut être mis en vigueur. ».

Art. 21

Le chapitre III de la même loi, comprenant l'article 7, est remplacé par le chapitre suivant :

« Chapitre III. Concertation entre communes

Art. 7. — § 1^{er}. À peine de nullité, les règlements complémentaires visés à l'article 2 sont transmis, pour information, avant leur adoption par le conseil communal, aux communes voisines dans lesquelles ils peuvent avoir une influence sur la circulation. Le Roi dé-

naburige gemeente of gemeenten gezonden. De Koning bepaalt de aard van de aanvullende reglementen die het verkeer in de naburige gemeente of gemeenten kunnen beïnvloeden.

§2. Tegen de in artikel 2 bedoelde aanvullende reglementen kunnen de in § 1 bedoelde naburige gemeente of gemeenten binnen een termijn van dertig dagen na goedkeuring door de gemeenteraad, bezwaar indienen bij de bestendige deputatie, die hierover binnen dertig dagen na ontvangst van het bezwaar een overleg organiseert met de betrokken gemeenten volgens de nadere regels die de Koning bepaalt. Indien de betrokken gemeenten tijdens dit overleg geen overeenstemming over deze aanvullende reglementen bereiken, bepaalt de bestendige deputatie of de betrokken aanvullende reglementen al dan niet moeten worden geschorst.

Indien de naburige gemeente of gemeenten gelegen zijn in een andere provincie, wordt de bestendige deputatie van deze provincie bij het overleg betrokken volgens de nadere regels die de Koning bepaalt.».

Art. 22

Artikel 10 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 23

In artikel 12 van dezelfde wet vervallen de woorden «*2bis*».

Art. 24

In artikel 17 van dezelfde wet, worden §1, 2° en § 2 opgeheven

HOOFDSTUK VII

Vervangende straffen

Art. 25

In dezelfde wet wordt een artikel *39bis* toegevoegd, luidende:

«Art *39bis*.— Bij gebreke van betaling, van de uitgesproken geldboete, binnen twee maanden te rekenen van het arrest of van het vonnis, indien het op tegenspraak is gewezen, of te rekenen vanaf de

termine la nature des règlements complémentaires qui peuvent influencer la circulation dans les communes voisines.

§ 2. Les communes voisines visées au § 1^{er} peuvent, dans les trente jours de l'adoption par le conseil communal, introduire, contre les règlements complémentaires visés à l'article 2, une réclamation auprès de la députation permanente, qui organise à ce sujet, dans les trente jours de la réception de la réclamation, une concertation avec les communes concernées, selon les modalités fixées par le Roi. Si, au cours de cette concertation, les communes concernées ne parviennent pas à un accord sur les règlements complémentaires concernés, la députation permanente décide s'il y a lieu ou non de suspendre lesdits règlements.

Si une ou plusieurs des communes voisines sont situées dans une autre province, la députation permanente de cette province est associée à la concertation selon les modalités fixées par le Roi.

Art. 22

L'article 10 de la même loi est abrogé.

Art. 23

A l'article 12 de la même loi, les mots « *2bis* » sont supprimés.

Art. 24

A l'article 17 de la même loi, le § 1^{er}, 2° et le § 2 sont abrogés.

CHAPITRE VII

Des peines subsidiaires

Art. 25

Un article *39bis*, libellé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. *39bis*. — A défaut de paiement dans le délai de deux mois à dater de l'arrêt ou du jugement, s'il est contradictoire, ou à dater de sa signification, s'il est par défaut, l'amende prononcée sera remplacée par

betekening, indien het bij verstek is gewezen, wordt de geldboete vervangen door een verval van het recht tot sturen waarvan de duur bij het vonnis of het arrest van veroordeling wordt bepaald op ten minste 8 dagen en ten hoogste vijf jaar.».

HOOFDSTUK VIII

Koppeling van de penale boeten aan het fiscaal vermogen van het voertuig

Art. 26

In dezelfde wet wordt een artikel 29^{quater} toegevoegd, luidende:

«Art. 29^{quater} — § 1. Wanneer een in artikel 29, § 1, bedoelde overtreding werd begaan, wordt de volgende vermenigvuldigingsfactor toegepast op de opdecimen opgelegd bij toepassing van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimes op de strafrechtelijke geldboeten, rekening houdend met het fiscaal vermogen van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan en zoals dat blijkt uit het aan het voertuig toebehorend inschrijvingsbewijs:

0.75	6 pk of minder
1	7 en 8 pk
1.25	9 en 10 pk
1.50	11 en 12 pk
2	12 pk of méér».

HOOFDSTUK IX

De intrekking van het rijbewijs

Art. 27

Artikel 56 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«Art. 56. — Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs mag door het openbaar ministerie dat de intrekking ervan heeft bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de houder, teruggegeven worden.

Het moet worden teruggegeven :

1° na één maand, tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen deze termijn met een nieuwe periode van 1 maand verlengt na de betrokkene of zijn raadsman, op zijn verzoek, voorafgaandelijk te hebben gehoord.

une déchéance du droit de conduire dont la durée est fixée par le jugement ou l'arrêt de condamnation à 8 jours au moins et à cinq ans au plus. ».

CHAPITRE VIII

De la liaison des amendes pénales à la puissance fiscale du véhicule

Art. 26

Un article 29^{quater}, libellé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Art. 29^{quater}. — § 1^{er}. Lorsqu'une infraction visée à l'article 29, § 1^{er}, a été commise, le facteur de multiplication suivant est appliqué aux décimes additionnels infligés en application de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales, compte tenu de la puissance fiscale du véhicule avec lequel l'infraction a été commise et telle qu'elle est établie par le certificat d'immatriculation du véhicule en question :

0.75	6 cv ou moins
1	7 et 8 cv
1.25	9 et 10 cv
1.50	11 et 12 cv
2	12 cv ou plus. ».

CHAPITRE IX

Du retrait du permis de conduire

Art. 27

L'article 56 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 56. — Le permis de conduire ou le document qui en tient lieu peut être restitué par le ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du titulaire.

Il est obligatoirement restitué :

1° après un mois, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période d'un mois, l'intéressé ou son conseil étant à sa demande préalablement entendu.

Deze beslissing kan eenmaal hernieuwd worden, tenzij de intrekking volgt op een overtreding van artikel 29*quinquies*, en in dat geval moet het worden teruggegeven, uiterlijk op de dag van het vonnis van de politierechtbank, onverminderd de eventueel bij dit vonnis uitgesproken vervallenverklaring van het recht tot sturen;

2° indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt;

3° indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen het grondgebied verlaat.».

HOOFDSTUK X

Verkeersongeval met lichamelijke letsels

Art. 28

In titel IV van dezelfde wet wordt een hoofdstuk III*bis* ingevoegd, luidende:

«Hoofdstuk III*bis*.: Verkeersongeval met lichamelijke letsels

Art. 29*quinquies*. — Het is eenieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat, door een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, een verkeersongeval plaatsvindt waardoor:

1° een ander wordt gedood;

2° een ander een lichamelijk letsel wordt toegebracht dat hetzij een ziekte, hetzij een tijdelijke of een blijvende invaliditeit ten gevolge heeft.

Art. 29*sexies*. — Met gevangenisstraf van drie maanden tot vijf jaar en met geldboete van 50 frank tot 2.000 frank, of met een van die straffen alleen wordt gestraft, hij die een overtreding begaat van artikel 29*quinquies*, 1°.

Art. 29*septies*. — Met gevangenisstraf van 8 dagen tot één jaar en met geldboete van 50 frank tot 1.000 frank, of met een van die straffen alleen wordt gestraft, hij die een overtreding begaat van artikel 29*quinquies*, 2°.».

Cette décision peut être renouvelée une fois, à moins que le retrait ne résulte d'une infraction à l'article 29*quinquies*, auquel cas il doit être restitué au plus tard le jour où le tribunal de police rend son jugement, sans préjudice de l'éventuelle déchéance du droit de conduire prononcée par ce jugement ;

2° lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire ;

3° lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire. ».

CHAPITRE X

Accident de roulage avec lésions corporelles

Art. 28

Il est inséré, dans le titre IV de la même loi, un chapitre III*bis*, libellé comme suit :

« Chapitre III*bis* : Accident de roulage avec lésions corporelles

Art. 29*quinquies*. — Il est défendu à quiconque participe à la circulation de se comporter de manière telle que, par un manque de prudence ou de précaution, un accident survienne qui

1° provoque la mort d'une autre personne ;

2° entraîne une lésion corporelle ayant pour conséquence une maladie ou une invalidité temporelle ou permanente.

Art. 29*sexies*. — Est puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 50 francs à 2 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque commet une infraction à l'article 29*quinquies*, 1°.

Art. 29*septies*. — Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 50 francs à 1 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque commet une infraction à l'article 29*quinquies*, 2°. ».

HOOFDSTUK XI

WijzigingsbepalingenArt. 28*bis*

In artikel 62, achtste lid van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt het woord «acht» vervangen door het woord «vijf en twintig»

HOOFDSTUK XII

Inwerkingtreding

Art. 29

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

14 februari 2001

Daan SCHALCK (SP)

CHAPITRE XI

Disposition modificativeArt. 28*bis*

À l'article 62, alinéa 8, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, le mot « huit » est remplacé par le mot « vingt-cinq ».

CHAPITRE XII

Entrée en vigueur

Art. 29

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

14 février 2001