

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

29 avril 2004

PROPOSITION DE LOI**modifiant certaines dispositions en matière
de sécurité routière**(déposée par M. Philippe Monfils)
_____**SOMMAIRE**

1. Résumé	3
2. Développements	4
3. Proposition de loi	16

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

29 april 2004

WETSVOORSTEL**tot wijziging van sommige bepalingen in
verband met de verkeersveiligheid**(ingediend door de heer Philippe Monfils)
_____**INHOUD**

1. Samenvatting	3
2. Toelichting	4
3. Wetsvoorstel	16

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>VLAAMS BLOK</i>	: Vlaams Blok
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
<i>DOC 51 0000/000</i> :	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	<i>DOC 51 0000/000</i> :	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
<i>QRVA</i> :	Questions et Réponses écrites	<i>QRVA</i> :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
<i>CRIV</i> :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	<i>CRIV</i> :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
<i>CRABV</i> :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	<i>CRABV</i> :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
<i>CRIV</i> :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	<i>CRIV</i> :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
<i>PLEN</i> :	Séance plénière	<i>PLEN</i> :	Plenum
<i>COM</i> :	Réunion de commission	<i>COM</i> :	Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
 Commandes :
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.laChambre.be
 e-mail : publications@laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.deKamer.be
 e-mail : publicaties@deKamer.be

RÉSUMÉ

A l'analyse des nouvelles mesures en matière de sécurité routière, on s'aperçoit qu'il s'agit d'attaquer l'automobiliste «tous azimuts» alors même que, dans de nombreuses situations, la sécurité n'est nullement en question. De plus, au lieu de fixer des règles strictes, claires, dont la transgression donne lieu à sanction, on multiplie les infractions qui ne peuvent être constatées que par une appréciation purement personnelle du verbalisant. Le classement des infractions est aussi établi sans la moindre considération fondée sur la réalité des accidents. En outre, cette «rage répressive» s'étend souvent à des domaines déjà réglementés. L'ennemi, c'est clair, c'est l'auto ou la moto !

L'auteur propose donc de modifier de manière significative la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique et l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degrés aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière.

Pour lui, le fil conducteur doit rester la préoccupation de sécurité routière mais l'objectif n'est pas atteint par une répression aveugle généralisée comme dans les textes actuels mais bien par une répression ciblée sur des comportements réellement dangereux clairement et précisément établis, ainsi que par une répression proportionnelle à la gravité des infractions. Il propose notamment d'écarter des infractions graves les dispositions de pure interprétation et de réduire le montant des amendes.

SAMENVATTING

De analyse van de nieuwe maatregelen inzake de verkeersveiligheid toont aan dat de automobilist van alle kanten wordt belaagd, terwijl de veiligheid heel vaak niet eens op het spel staat. Veeleer dan strikte, duidelijke regels in te stellen, die bij overtreding aanleiding geven tot sancties, roept men tal van overtredingen in het leven die alleen op basis van een louter persoonlijke beoordeling van de verbalisant kunnen worden vastgesteld. Bovendien werd bij de indeling van de overtredingen geenszins rekening gehouden met de verkeersongevallenstatistieken. Daar komt bovenop dat die forse repressieve aanpak vaak betrekking heeft op aangelegenheden waarin reeds regelgevend is opgetreden. Het is overduidelijk dat men de oorlog verklaart aan het gebruik van de auto of de motorfiets.

De indiener van dit wetsvoorstel stelt bijgevolg voor ingrijpende wijzigingen aan te brengen in de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, alsook in het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Volgens de indiener moet het streven naar verkeersveiligheid nog steeds op de eerste plaats komen, maar is een algemene bestraffing in het wilde weg, zoals die in de vigerende teksten is vervat, niet de geschikte manier om de verkeersveiligheid te bewerkstelligen. Veeleer dient men te opteren voor het gericht bestraffen van welomschreven, écht gevaarlijk gedrag, alsook voor straffen die in verhouding staan tot de ernst van de overtredingen. Hij stelt met name voor uit de reglementering inzake de zware overtredingen de louter interpretatieve bepalingen te lichten en de geldboetes te verminderen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière ainsi que les arrêtés du 4 avril 2003 (dit « code de la rue ») et du 22 décembre 2003 (énumérant les 84 infractions graves) ont pour ambition affirmée de lutter contre l'insécurité routière.

Il faut remarquer tout d'abord que les dispositions actuelles, comme aussi l'amélioration de l'infrastructure routière et les progrès techniques appliqués à l'automobile ont permis de diminuer considérablement le nombre des accidents mortels. Ainsi, de 1971 à 2001, soit sur 30 ans, le nombre de décès est passé de 3082 à 1486, soit une diminution de plus de 50% alors que dans la même période le parc automobile a doublé (de 2.700.000 véhicules à près de 6.000.000).

Il faut évidemment poursuivre les efforts dans toutes ces directions et en ce qui concerne la responsabilité du pouvoir fédéral, il importe de rappeler que les contrôles renforcés décidés et appliqués sous le précédent gouvernement par le ministre de l'Intérieur M. Duquesne ont déjà porté leurs fruits. A partir de ces constats, fallait-il changer fondamentalement la législation et la réglementation ? Il nous paraît que non.

A l'analyse des nouvelles mesures, on s'aperçoit qu'il s'agit plus prosaïquement d'attaquer l'automobiliste « tous azimuts » alors même que, dans de nombreuses situations considérées désormais comme infractions graves, la sécurité n'est nullement en question.

Par ailleurs, la technique utilisée pour développer la répression est aussi inacceptable. En effet, au lieu de fixer des règles strictes, claires, dont la transgression donne lieu à sanction, on multiplie les infractions qui ne peuvent être constatées que par une appréciation purement personnelle du verbalisant.

Comment se défendre en justice quand on vous accuse non pas d'avoir dépassé les limites de vitesse, mais de rouler à une « vitesse inadaptée » ? Comment se défendre lorsqu'on vous reproche de conduire à une allure « anormalement réduite » ? Anormalement par

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, alsook het koninklijk besluit van 4 april 2003 (de zogenaamde « straat-code ») en dat van 22 december 2003 (waarin de 84 zware overtredingen zijn opgenomen) beogen duidelijk de verkeersonveiligheid tegen te gaan.

Eerst en vooral dient erop te worden gewezen dat de vigerende bepalingen, in combinatie met de verbetering van de wegeninfrastructuur en de technische verbeteringen aan de wagens, hebben geleid tot een forse daling van het aantal dodelijke verkeersongevallen. Zo is het aantal dodelijke verkeersongevallen van 1971 tot 2001, dus over een periode van 30 jaar, gedaald van 3082 naar 1486, wat een vermindering is met meer dan 50 %, terwijl het aantal auto's op onze wegen in diezelfde periode verdubbeld is (van 2.700.000 voertuigen naar bijna 6.000.000).

Het spreekt vanzelf dat we op alle mogelijke fronten inspanningen moeten blijven leveren. Wat de verantwoordelijkheid van de federale overheid betreft, zij aangestipt dat het opvoeren van de strenge controles, een maatregel waartoe in de vorige regering door minister van Binnenlandse Zaken Duquesne werd beslist en die ook werd uitgevoerd, reeds vruchten heeft afgeworpen. In het licht van die vaststellingen rijst de vraag of het nodig was de wetgeving en de reglementering zo ingrijpend te wijzigen. Het antwoord luidt volgens ons ontkennend.

Bij nader inzien blijken die nieuwe maatregelen immers niets meer te zijn dan een heksenjacht tegen de autobestuurders; in tal van situaties die voortaan als een zware overtreding worden aangemerkt, staat de verkeersveiligheid immers geenszins op het spel.

Voorts wordt een al even verwerpelijke repressie-techniek aangewend. Veeleer dan strikte en duidelijke regels in te stellen, die bij overtreding aanleiding geven tot sancties, gelden nu tal van overtredingen die alleen op grond van een persoonlijke beoordeling van de verbalisant kunnen worden vastgesteld.

Hoe kan men zich in rechte verdedigen tegen de beschuldiging niet de maximum toegelaten snelheid te hebben overschreden, maar « met een onaangepaste snelheid » te hebben gereden ? Welk argument kan men aanvoeren tegen de aanklacht « met een abnormaal lage

rapport à quoi, à qui ? Comment apprécier qu'un piéton a gêné un autre piéton sur un trottoir (infraction grave de 2^{ème} catégorie).

Tout cela est un véritable système de «lettre de cachet». On condamne à la tête du client, c'est-à-dire, à la tête de l'automobiliste.

Le droit pénal est, par essence, de stricte interprétation et sur base de ces vagues dispositions, tout agent des forces de l'ordre peut transformer en infraction grave n'importe quel comportement.

De plus, le classement des infractions graves est établi sans la moindre considération fondée sur la réalité des accidents. On trouve par exemple dans la même catégorie l'arrêt d'une voiture sur un accotement en saillie et le stationnement dans un virage sans visibilité ! Le non respect du signal «stop», les règles de priorité ou des feux rouges ne sont que des infractions graves du 2^{ème} degré alors que, d'après les statistiques de l'institut belge pour la sécurité routière (IBSR), le franchissement des feux rouges et le non respect des règles de priorité représentent 30% des accidents, soit nettement plus que la perte de contrôle du véhicule, notion traditionnellement interprétée par les forces de l'ordre comme constituant essentiellement des excès de vitesse.

On peut aussi noter que la «rage répressive» s'étend à des domaines déjà réglementés qui tiennent certes à l'automobile, mais qui, en eux-mêmes, ne sont pas constitutifs d'accidents.

Ainsi en est-il de nombreuses infractions graves résultant de manquements à la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tous véhicules dont les arrêtés d'exécution concernent notamment l'immatriculation, les plaques essai, les plaques «marchand», les dispositions en matière de TVA. Toutes ces infractions sont, dans la loi de 1985, punies de peines d'amende et/ou de prison ainsi que de mesures relatives à l'immobilisation du véhicule et à d'éventuelles interdictions professionnelles.

La «rage répressive» conduit donc à abroger partiellement ces dispositions pourtant claires et appliquées depuis longtemps pour les remplacer par des

snelheid» te hebben gereden? «Abnormaal» in vergelijking waarmee, met wie? Hoe kan men beoordelen of een voetganger al dan niet een andere voetganger op het trottoir heeft gehinderd (een zware overtreding van de tweede graad)?

Die regeling is een zuiver arbitraire regeling die de weggebruiker – en meer bepaald de autobestuurder – op volstrekt willekeurige wijze aanpakt. Het strafrecht dient per definitie strikt te worden geïnterpreteerd.

De bewoordingen van die bepalingen zijn echter zo vaag dat ongeacht welke politieagent eender welke handeling als een zware overtreding kan beschouwen.

Bovendien is bij de indeling van de zware overtredingen op geen enkele manier rekening gehouden met de verkeersongevallenstatistieken. Zo is stilstaan op een verhoogde berm een overtreding van dezelfde graad als parkeren op de rijbaan in een bocht wanneer het zicht onvoldoende is! Een stopbord, de voorrangsregels of een op rood staand toplicht negeren is slechts een zware overtreding van de tweede graad, terwijl uit de statistieken van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt dat 30 % van de ongevallen te wijten is aan het door een rood stoplicht rijden en het niet-naleven van de voorrangsregels. Die feiten veroorzaken aanzienlijk meer ongevallen dan het verlies van de controle over het voertuig, een feit dat door de ordediensten gewoonlijk wordt beschouwd als een wezenlijk aspect van overdreven snelheid.

Voorts kan men stellen dat de forse repressieve aanpak ook geldt voor aangelegenheden waarin reeds regelgevend is opgetreden; zijdelings hebben die regels wel met de voertuigen te maken, maar in wezen leiden ze niet tot ongevallen.

Dat is het geval voor tal van zware overtredingen die voortvloeien uit het niet-naleven van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, en waarvan de uitvoeringsbesluiten betrekking hebben op de inschrijving, de proefrittenplaten, de handelaarsplaten en de bepalingen inzake de BTW. Voor alle overtredingen terzake legt de wet van 1985 niet alleen geldboetes en/of gevangenisstraffen op, maar ook maatregelen tot inhouding van het voertuig en eventueel een beroepsverbod.

De voornoemde repressieve aanpak heeft dus tot gevolg dat die nochtans duidelijke en reeds geruime tijd toegepaste bepalingen gedeeltelijk worden opge-

peines d'amende encore plus lourdes et naturellement par une déchéance du droit de conduire.

On notera en l'espèce, que la déchéance n'est pas ici considérée comme une sanction directement reliée à l'infraction commise mais bien comme une véritable peine séparée. A quand, en suivant cette pente fatale, une déchéance du droit de conduire, en cas d'escroquerie, d'abandon d'enfant, de non-versement de pension alimentaire !

Enfin, cette «rage répressive» contre les véhicules à deux ou quatre roues conduit à prendre des mesures dérogatoires à tout le Code pénal.

Ainsi, si le juge condamne à une peine assortie d'une déchéance du droit de conduire mais accorde la suspension du prononcé, le sursis ou la probation, il devra malgré tout maintenir une déchéance d'au moins huit jours.

Le malfrat qui se bat dans un café peut, lui, espérer la suspension ou le sursis pour l'ensemble de sa peine.

Ainsi encore, un accident par simple défaut de prévoyance ou de précaution (donc sans faute grave) ayant causé ne fut-ce qu'une légère blessure à autrui peut entraîner une peine d'amende double de celle qui serait infligée à une personne qui aurait causé le même type d'accident sans être au volant d'une automobile ou d'un véhicule à deux roues.

L'ennemi, c'est clair, c'est l'auto ou la moto !

Ainsi encore, une disposition de la loi du 7 février 2003 prescrit qu'on ne peut contester l'infraction au tribunal que lorsqu'on a payé la transaction proposée ! Ainsi toujours, la loi du 7 février 2003 permet en cas de retrait immédiat du permis de conduire (un mois au lieu de 15 jours actuellement) de prolonger ce retrait sans jugement pendant deux fois un mois, ce qui entraîne trois mois de retrait sans la moindre condamnation. On signalera que les dispositions antérieures limitaient ce retrait sans jugement à cinq semaines...

heven en vervangen door nog zwaardere geldboetes en – uiteraard – het verval van het recht tot sturen.

In dat opzicht zij opgemerkt dat het verval van het recht tot sturen in dit geval niet wordt beschouwd als een straf die rechtstreeks in verband staat met de begane overtreding, maar wel als een echte, afzonderlijke straf. Als dat zo doorgaat, is de kans reëel dat het verval van het recht tot sturen wordt opgelegd bij oplichting, kinderverwaarlozing, of het niet-betalen van een uitkering tot onderhoud...

Ten slotte leidt die forse repressieve aanpak tegen gemotoriseerde vierwielers en tegen tweewielers tot maatregelen die een loopje nemen met het hele Strafwetboek.

Zo moet de rechter die een veroordeling uitspreekt die gepaard gaat met een verval van het recht tot sturen, maar tegelijk de opschorting van het vonnis, uitstel of probatie toestaat, hoe dan ook een verval van voormeld recht van ten minste acht dagen handhaven.

De vechtersbaas die een café op stelten zet, kan daarentegen wél hopen op opschorting of uitstel voor het geheel van zijn straf.

Op die manier kan een ongeval, alleen veroorzaakt door een gebrek aan voorzorg of omzichtigheid (dus zonder dat enige zware overtreding in het geding is) waardoor een derde persoon zelfs maar een lichte verwonding heeft opgelopen, leiden tot een geldboete die het dubbele bedraagt van die welke als straf zou worden opgelegd aan iemand die een soortgelijk ongeval zou hebben veroorzaakt zonder een auto of een tweewielig motorrijtuig te besturen.

Het is overduidelijk dat men de oorlog verklaart aan het gebruik van de auto of de motorfiets.

Nog enkele voorbeelden ter illustratie. Een bepaling van de wet van 7 februari 2003 stipuleert dat men de overtreding pas bij de rechtbank kan aanvechten na betaling van het bedrag van de voorgestelde minnelijke schikking! Voorts voorziet dezelfde wet van 7 februari 2003 in de mogelijkheid om, bij onmiddellijke intrekking van het rijbewijs (voor een maand in plaats van voor de thans geldende 15 dagen) die intrekking tot tweemaal toe – en zonder enige berechting – met een maand te verlengen, wat leidt tot drie maanden intrekking zonder enige veroordeling. Er zij op gewezen dat de vroegere bepalingen die intrekking zonder berechting tot vijf weken beperkten ...

Enfin, le niveau des sanctions financières est préoccupant.

Le tarif de base des amendes pour la catégorie la plus basse des infractions graves est de 275 euros. Le maximum peut aller jusqu'à 2750 euros. Et les amendes sont doublées en cas de récidive dans l'année du jugement. Un exemple : stationnement interdit. Contestation. Condamnation par le tribunal à 275 euros (+frais de justice). Nouvelle contravention pour stationnement interdit, neuf à dix mois après la condamnation par le Tribunal. Possibilité de renvoi au tribunal et risque de contravention se montant à 550 euros ! Sans oublier la déchéance, obligatoire pour les infractions graves du 3^{ème} degré, mais pouvant néanmoins être ordonnée pour les infractions de 1^{ère} et 2^{ème} catégorie, la déchéance pouvant aller de 8 jours à 5 ans !

Ou bien ces sanctions – énormes pour des fautes vénielles – ne seront jamais appliquées et la crédibilité des lois s'en ressentira, ou bien elles le seront et il faudra s'attendre à de graves difficultés financières pour payer ces sommes pour de nombreux contrevenants même si le juge peut quelque peu réduire ces amendes en considération des revenus de la personne.

Ces réflexions tirées de l'analyse des dispositions légales et réglementaires ont amené l'auteur de la présente proposition à modifier de manière significative les textes incriminés. Le fil conducteur reste la préoccupation de sécurité routière mais l'objectif n'est pas atteint par une répression aveugle généralisée comme dans les textes actuels mais bien par une répression ciblée sur des comportements réellement dangereux clairement et précisément établis, ainsi que par une répression proportionnelle à la gravité des infractions.

Chapitre 1 : Des infractions graves

Elles sont déjà au nombre de vingt-deux dans l'arrêté royal du 7 avril 1976.

L'auteur propose d'ajouter à cette liste les infractions figurant dans l'Arrêté Royal du 22 décembre 2003 qui sont vraiment cause de danger pour les usagers

Ten slotte liggen de financiële straffen zorgwekkend hoog.

Het basistarief voor de geldboetes, toepasselijk op de laagste graad van overtredingen bedraagt 275 euro, een bedrag dat kan oplopen tot een maximum van 2750 euro. Die geldboetes worden zelfs verdubbeld zo binnen het jaar na de uitspraak een tweede overtreding volgt. Een voorbeeld: na een overtreding van het parkeerverbod vecht de overtreder de feiten aan, waarop de rechtbank hem veroordeelt tot een geldboete van 275 euro (plus gerechtskosten). Negen tot tien maanden na de veroordeling door de rechtbank volgt een nieuwe boete voor fout parkeren, met als gevolg een mogelijke doorverwijzing naar de rechtbank en een risico op een geldboete ten belope van 550 euro! En dan hebben we het nog niet over het verval tot sturen, dat verplicht moet worden opgelegd voor de zware overtredingen van de derde graad, maar die ook kunnen worden opgelegd voor overtredingen van de eerste en tweede graad, waardoor de vervallenverklaring van 8 dagen tot 5 jaar kan oplopen!

Ofwel zullen die straffen, die echt overdreven zijn bij lichte overtredingen, nooit worden toegepast en komt daardoor de geloofwaardigheid van de wet in het geding, ofwel wordt de wet wél toegepast en ligt het in de lijn van de verwachtingen dat tal van overtreeders zware financiële problemen zullen ondervinden om de te verffenen bedragen te betalen, ook al kan de rechter die boetes wat verminderen om ze af te stemmen op het inkomen van de betrokkene.

Die bedenkingen die werden geformuleerd na analyse van de wettelijke en verordenende bepalingen, brachten de indiener van dit wetsvoorstel ertoe de aangevochten teksten diepgaand te wijzigen. Het streven naar verkeersveiligheid moet nog steeds op de eerste plaats komen, maar een algemene bestraffing in het wilde weg, zoals die in de vigerende teksten is vervat, is niet de geschikte manier om de verkeersveiligheid te bewerkstelligen. Veeleer dient men te opteren voor het gericht bestraffen van welomschreven, écht gevaarlijk gedrag, alsook voor straffen die in verhouding staan tot de ernst van de overtredingen.

Hoofdstuk I: De zware overtredingen

Thans voorziet het koninklijk besluit van 7 april 1976 reeds in 22 zware overtredingen.

De indiener stelt voor aan die lijst de overtredingen toe te voegen die in het koninklijk besluit van 22 december 2003 zijn vervat en die écht gevaar opleveren

qu'ils soient automobilistes, utilisateurs de deux roues, piétons, cyclistes...

Soit :

- avoir dépassé sur un passage à niveau ;
- avoir circulé sur un chemin réservé aux piétons, cyclistes ou cavaliers avec un véhicule qui n'y est pas autorisé ;
- avoir circulé dans une zone piétonne sans y être autorisé ;
- mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur une piste cyclable, un passage à niveau, un passage pour piétons, un passage pour cyclistes et cyclo-moteurs, sur la chaussée dans les passages inférieurs, dans les tunnels, sous les ponts, sur un arrêt d'autobus ou de tram, sur un emplacement pour personnes handicapées sans autorisation, à un endroit où le passage pour véhicule sur rail peut être entravé ;
- emprunter la voie de gauche sur les voies publiques dont les chaussées sont nettement séparées alors que ce n'est pas autorisé ;
- avoir mis en danger un piéton dans les zones résidentielles et de rencontre, dans les zones piétonnes et dans les zones réservées au jeu, ainsi qu'en ne respectant pas les feux lumineux de circulation pour piétons ;
- ne pas avoir modéré sa vitesse en longeant un véhicule destiné au transport en commun qui s'est arrêté pour permettre l'embarquement ou le débarquement des voyageurs
- ne pas avoir ralenti l'allure ou au besoin s'être arrêté lorsque le conducteur d'un véhicule affecté au transport scolaire signale par l'utilisation de tous les feux de direction que les enfants vont débarquer ou embarquer ;
- avoir coupé une colonne militaire, un groupe d'écoliers, un cortège, une course cycliste.
- avoir roulé en sens contraire sur l'autoroute.

voor de weggebruikers, ongeacht of het daarbij gaat om autobestuurders, motorrijders, voetgangers, fietsers,

Het betreft de volgende overtredingen:

- inhalen op een overweg;
- rijden op een weg die is voorbehouden voor voetgangers, fietsers of ruiters met een voertuig dat aldaar geen toegang heeft;
- rijden in een voetgangerszone zonder daartoe gemachtigd te zijn;
- een voertuig laten stilstaan of parkeren op een fietspad, een overweg, een oversteekplaats voor voetgangers, een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen, een rijbaan in onderbruggingen, in een tunnel, onder een brug, op een autobus- of tramhalte, op een parkeerplaats voorbehouden voor mensen met een handicap zonder dat men voor die plaats over een vergunning beschikt, op een plaats waar de doorgang van spoorvoertuigen belemmerd kan worden;
- gebruik maken van de links gelegen rijbaan op de openbare wegen waarvan de rijbanen duidelijk van elkaar gescheiden zijn en dit gebruik niet toegestaan is;
- een voetganger in gevaar brengen in woonerven en erven, in voetgangerszones, in speelstraten, en de verkeerslichten voor voetgangers niet in acht nemen;
- de snelheid niet matigen bij het rijden langs een voor het gemeenschappelijk vervoer bestemd voertuig dat stilstaat om de reizigers te laten in- of uitstappen, of de reizigers hinderen bij het in- of uitstappen;
- de snelheid niet matigen of, zo nodig, niet stoppen wanneer de bestuurder van een voertuig voor schoolvervoer, door het gebruik van alle richtingaanwijzers, aangeeft dat de kinderen gaan opstappen of uitstappen;
- een militaire colonne, een groep scholieren, een stoet, een wielervedstrijd of elke andere beoogde groep doorbreken;
- op een autosnelweg in de tegengestelde rijrichting rijden.

Ces infractions constituent évidemment des comportements dangereux pouvant causer des accidents, des blessures ou des pertes de vies humaines et des comportements que l'on peut aisément détecter sans risque de discussion ou d'interprétation. Il s'agit d'ailleurs de toute une série de mesures de protection à l'égard des usagers les plus faibles.

Par contre, seraient écartées de la liste des infractions graves, devenant ainsi de simples infractions ordinaires, des dispositions dont l'application dépend de pures interprétations comme par exemple:

- rouler à une vitesse «inadaptée», avoir gêné la marche normale des autres usagers en circulant à une vitesse anormalement réduite, avoir incité à rouler à une vitesse excessive ;

- ne pas avoir respecté les intervalles entre véhicules (dans une très grande majorité des cas, on se rapproche du véhicule pour le dépasser en attendant un créneau libre par rapport aux voitures circulant en sens inverse. Cela peut durer parfois plusieurs centaines de mètres ou même un kilomètre. Pendant ce temps là, la distance réglementaire n'est évidemment pas respectée).

Ces infractions à caractère général se justifieraient en l'absence d'une liste d'infractions particulières. Ce n'est pas le cas. Il y a donc :

- une répression pénale fondée sur des textes stricts (comme des limitations de vitesse);

- une répression pénale fondée, au-delà de la liste des infractions graves, sur une simple appréciation de «bonne conduite».

Cette extension générale de la répression fait de tout automobiliste un «coupable qui s'ignore».

Seraient également écartées de la liste des infractions graves, des dispositions dont le caractère de gravité est moindre car elles ne sont pas, par elles-mêmes, sources de drames de la route. Notamment,

- mettre un véhicule à l'arrêt sur un accotement en saillie en agglomération ;

Voormelde overtredingen gelden uiteraard als gevaarlijke gedragingen die aanleiding kunnen geven tot ongevallen en verwondingen of mensenlevens kunnen kosten. Bovendien betreft het gedragingen die makkelijk opspoorbaar zijn, zonder dat een en ander voor discussie vatbaar is en zonder risico op interpretatiefouten. Het gaat overigens om een hele reeks maatregelen ter bescherming van de zwakste weggebruikers.

De volgende bepalingen, waarvan de toepassing louter en alleen op interpretatie gebaseerd is, zouden daarentegen uit de lijst van de zware overtredingen worden gelicht en gewone overtredingen worden. Enkele voorbeelden ter illustratie:

- met een onaangepaste snelheid rijden, de normale beweging van de andere gebruikers hinderen door met een abnormaal lage snelheid te rijden of aansporen tot overdreven snel rijden;

- de afstand tussen de voertuigen onderling niet in acht nemen (bijna altijd nadert men het voertuig om het in te halen en wacht men tot voldoende inhaalafstand ten opzichte van de tegenliggers vrijkomt, vooraleer de inhaalbeweging uit te voeren; die gelegenheid kan zich pas na enkele honderden meter of zelfs een kilometer rijden voordoen; gedurende die tijd wordt de reglementaire afstand tussen de voertuigen uiteraard niet in acht genomen).

Die overtredingen van algemene aard zouden nog te rechtvaardigen zijn, mocht geen lijst van bijzondere overtredingen voorhanden zijn. Maar die is er wel degelijk. Een en ander leidt tot de volgende situatie:

- een strafrechtelijke bestraffing, gebaseerd op een aantal stringente teksten (zoals snelheidsbeperkingen);

- een strafrechtelijke bestraffing die, afgezien van de lijst van de zware overtredingen, gebaseerd is op een loutere beoordeling van wat onder «correct rijgedrag» behoort te worden verstaan.

Die algemene uitbreiding van de bestraffing maakt van iedere automobilist iemand die in de fout gaat zonder het zelf te beseffen ...

Uit de lijst van zware overtredingen zouden ook de overtredingen worden gelicht die minder zwaar zijn omdat ze als dusdanig geen dramatische gevolgen hebben op de weg, zoals:

- in de bebouwde kom een voertuig doen stilstaan op een verhoogde berm;

– sur un chemin réservé aux piétons, cyclistes et cavaliers, s'être gênés ou mis mutuellement en danger (!). Un piéton distrait qui lit son journal et qui bouscule un autre piéton peut être poursuivi d'après la législation actuelle pour infraction grave.

Par contre, l'auteur de la présente proposition veut renforcer le caractère de gravité en ce qui regarde la violation des règles de la priorité. Dès lors, les infractions suivantes (non respect du signal Stop, du triangle renversé, du feu rouge, du croisement avec priorité de droite) ne sont plus considérées comme dans l'arrêté royal actuel, comme infractions du 2^{ème} degré mais bien du 3^{ème} degré, c'est-à-dire la catégorie des infractions les plus graves en raison du danger extrême du non respect de ces règles.

Par contre, le franchissement du feu orange n'est plus considéré comme une infraction grave. N'importe quel automobiliste sait que le feu orange permet précisément de passer le carrefour sans être contraint d'écraser le frein – avec tous les risques que cela implique – lorsqu'on est à quelques mètres du feu et que la couleur orange apparaît.

Enfin, sont retirés des infractions graves tous les manquements aux dispositions des lois et règlements relatives à l'immatriculation des véhicules. Il y a déjà une loi en la matière. La même démarche s'applique en ce qui concerne l'insertion dans les infractions graves des dispositions relatives aux courses automobiles : l'arrêté royal du 28 novembre 1997 les réglemente déjà et des sanctions sont prévues en cas de non-respect des dispositions.

Dans la nouvelle répartition des infractions, l'auteur de la proposition ne remet en cause ni les sanctions pour excès de vitesse, ni les sanctions pour taux d'alcoolémie ou drogue.

Dès lors, au-delà des 22 infractions graves existant actuellement, une petite vingtaine d'infractions graves (au lieu de 60) seraient ajoutées. Il s'agit pour la plupart d'atteintes au respect et à la prudence que l'on doit observer à l'égard des usagers les plus faibles.

– elkaar hinderen of in gevaar brengen op een weg die is voorbehouden voor voetgangers, fietsers en ruiters. Volgens de thans vigerende wetgeving kan een verstrooide voetganger die de krant leest en aldus een andere voetganger omverloopt, worden vervolgd omdat hij een zware overtreding heeft begaan.

In tegenstelling daarmee wil de indiener van dit wetsvoorstel de niet-naleving van de voorrangsregels voortaan als een overtreding van een hogere graad aanmerken. De volgende overtredingen zouden voortaan niet langer worden beschouwd als zware overtredingen van de tweede graad (zoals krachtens het thans vigerende koninklijk besluit het geval is), maar als zware overtredingen van de derde graad (dus de zwaarste categorie van overtredingen): geen acht slaan op een stopbord, een omgekeerde driehoek, een rood stoplicht en een kruispunt waar rechts voorrang heeft. De uiterst gevaarlijke situaties die door die overtredingen kunnen ontstaan, verantwoorden dat op die punten een wijziging wordt doorgevoerd.

Wie door het oranje rijdt, zou daarentegen geen zware overtreding meer begaan. Elke automobilist kent immers de bedoeling van het oranje licht: aangeven dat het wél nog mogelijk is het kruispunt over te steken zonder de remmen dicht te gooien (met alle risico's van dien), indien men zich op amper enkele meters van de verkeerslichten bevindt als het oranje licht verschijnt.

Voorts worden alle overtredingen van de wetten en voorschriften inzake de inschrijving van de voertuigen uit de lijst van zware overtredingen gelicht. Er bestaat terzake immers al een wettelijke regeling. Tot slot moet hetzelfde gebeuren met de overtredingen van de bepalingen met betrekking tot de autoraces. Ook die werden ook in de nieuwe verkeerswet opgenomen, maar het koninklijk besluit van 28 november 1997 regelt die aangelegenheid al en legt straffen op in geval van niet-naleving van de erin vervatte bepalingen.

Met deze nieuwe indeling van de overtredingen wil de indiener van het wetsvoorstel zeker geen afbreuk doen aan de straffen wegens overdreven snelheid, een te hoog alcoholgehalte in het bloed of druggebruik.

Daarom is het zijn bedoeling de huidige lijst van 22 zware overtredingen aan te vullen met bijna 20 - en dus geen 60 - andere overtredingen. Het gaat groten-deels om gevallen waarin een automobilist niet het nodige respect en de nodige voorzichtigheid aan de dag legt ten aanzien van de zwakste weggebruikers.

Par ailleurs, la transgression des règles de priorité est classée parmi les infractions les plus graves.

Chapitre 2 : les sanctions

La loi du 7 février 2003 ne fixe pas une hiérarchie sérieuse entre les catégories de sanctions graves.

Les amendes sont, de surcroît, exagérées lorsqu'on compare avec d'autres comportements répréhensibles dans d'autres domaines.

D'après la loi, les sanctions sont les suivantes (en euros compte tenu des décimes additionnels) :

Infractions graves	Min.	Max.
1 ^{er} degré	275	1375
2 ^{ème} degré	275	2750
3 ^{ème} degré	550	2750

L'auteur de la présente proposition fixe les montants suivants (en euros compte tenu des décimes additionnels) :

Infractions graves	Min.	Max.
1 ^{ère} degré	165	825
2 ^{ème} degré	275	1100
3 ^{ème} degré	440	1375

Par ailleurs, la possibilité de prononcer la déchéance du droit de conduire est supprimée pour les infractions du premier degré. Enfin, les infractions ordinaires qui sont actuellement tarifées de 55 à 1375 euros (!) sont ramenées à un minimum de 50 euros et un maximum de 200 euros.

Bovendien wordt de niet-naleving van de voorrangregels bij de zwaarste overtredingen gerangschikt.

Hoofdstuk 2 : De sancties

De wet van 7 februari 2003 stelt tussen de verschillende graden van zware sancties geen hiërarchie vast die naam waardig.

Bovendien zijn de geldboetes overdreven in vergelijking met andere strafbare gedragingen in andere domeinen.

Volgens de wet zijn de sancties de volgende (in euro en rekening houdend met de opdecimen):

Zware overtredingen	Minimum	Maximum
1 ^e graad	275	1375
2 ^e graad	275	2750
3 ^e graad	550	2750

De indiener van dit wetsvoorstel stelt de volgende bedragen (in euro en rekening houdend met de opdecimen) in uitzicht:

Zware overtredingen	Minimum	Maximum
1 ^e graad	165	825
2 ^e graad	275	1100
3 ^e graad	440	1375

Voorts zou de mogelijkheid wegvallen om voor de overtredingen van de eerste graad het verval van het recht tot sturen uit te spreken. Ten slotte zou voor de gewone overtredingen, waarvoor thans een geldboete tussen 55 en 1375 euro (!) wordt opgelegd, een minimum van 50 euro en een maximum van 200 euro gelden.

Chapitre 3 : «Les particularités pénales» de ces lois et règlements

L'auteur de la présente proposition supprime :

- l'obligation de maintenir une déchéance de 8 jours même en cas de sursis, de probation ou de suspension du prononcé ;
- l'obligation, avant de saisir la justice de payer une amende ;
- les différences de sanctions selon que l'auteur de l'accident l'a commis au volant d'une voiture ou par le truchement d'un autre moyen ;
- l'allongement de la durée du retrait du permis de conduire sans jugement.

Chapitre 4 : Les bizarreries de l'arrêté royal du 4 avril 2003 dit «code de la rue»

Cet arrêté prétend régir la cohabitation des usagers les plus faibles.

Il contient des définitions du plus haut intérêt, notamment la définition du terme piéton, et des règles dont on se demande comment on peut les appliquer («l'usager est tenu de prendre toutes mesures de nature à éviter de causer des dégâts à la voirie. Pour ce faire, les conducteurs doivent soit modérer leur allure ou alléger le chargement de leur véhicule, soit emprunter une autre voie»). Jusqu'à présent les travaux publics géraient l'état de la voirie en prévoyant notamment des interdictions ou des contournements. Faudra-t-il désormais que le conducteur allège sa voiture d'un ou deux de ses occupants pour ne pas laisser de trace sur la chaussée ?

Mais il y a évidemment des problèmes plus sérieux.

Ainsi en est-il des dispositions relatives à l'utilisation de trottinettes ou de rollers. La lecture du texte – à ce point compliquée que seuls les meilleurs élèves de la classe pourront le mémoriser – aboutit en fait à obliger les utilisateurs de rollers et de trottinettes à rouler sur le trottoir et de surcroît, à rouler au pas ! Outre que la co-existence rollers-piétons est évidemment dangereuse, il est clair que l'obligation de rouler au pas ne sera jamais respectée. De plus, si deux jeunes habitent deux villages distants de quelques centaines de mètres, ils ne pourront utiliser les rollers ou trottinet-

Hoofdstuk 3 : «De strafrechtelijke bijzonderheden» van die wetten en reglementen

De indiener van dit wetsvoorstel wil komaf maken met:

- de verplichting om een vervallenverklaring van 8 dagen te handhaven, zelfs in geval van uitstel, probatie of opschorting van de uitspraak;
- de verplichting om de geldboete te betalen alvorens de zaak aanhangig te maken voor de rechtbank;
- de verschillende sancties naargelang de betrokkene het ongeval heeft veroorzaakt bij het besturen van een voertuig of op een andere manier;
- de verlenging van de duur van de intrekking van het rijbewijs zonder vonnis.

Hoofdstuk 4 : De eigenaardigheden van het koninklijk besluit van 4 april 2003, de zogenaamde «straatcode»

Dat koninklijk besluit beoogt het «samen leven» met de zwakke weggebruikers te regelen.

Het bevat zeer interessante definities, zoals die van voetganger, en regels waarvan men zich afvraagt hoe ze *überhaupt* kunnen worden toegepast («De weggebruiker moet alle maatregelen treffen waardoor beschadiging van de weg kan vermeden worden. Hiertoe moeten de bestuurders, hetzij hun snelheid matigen of de lading van hun voertuig verminderen, hetzij een andere weg volgen.»). Tot op heden wordt de staat van de weg beheerd door de dienst openbare werken, onder meer door verbodsbepalingen op te leggen of in omleggingen te voorzien. Zal de bestuurder voortaan zijn voertuig lichter moeten maken door een of twee inzittenden te doen uitstappen, teneinde geen sporen achter te laten op de weg?

Er zijn uiteraard ernstiger problemen.

Dat is het geval voor de bepalingen aangaande het gebruik van steps of skates. Die tekst – die dermate moeilijk is dat alleen de snuggersten hem zullen kunnen onthouden – verplicht de gebruikers van skates en steps ertoe op het trottoir te rijden, bovendien stapvoets! Naast het feit dat de gelijktijdige aanwezigheid van skaters en voetgangers uiteraard gevaarlijk is, ligt het voor de hand dat de verplichting om stapvoets te rijden nooit in acht zal worden genomen. Daarenboven zullen twee jongeren uit wijken die enkele honderden meters van elkaar verwijderd zijn, de skates of de steps niet mogen ge-

tes pour se rendre visite. Belle exemple de bureaucratie tatillonne !

L'arrêté royal oblige également, en cas de mauvaises conditions atmosphériques, les utilisateurs de patins à roulettes ou de trottinettes, d'être équipés d'une lumière blanche à l'avant et rouge à l'arrière ainsi que d'une veste de sécurité rétro-réfléchissante quand ils utilisent la chaussée. Outre la difficulté de porter (sur soi) un phare blanc et un phare rouge, les dépenses à consentir dépasseront de deux ou trois fois le coût de la trottinette et des rollers. Si on veut garantir la sécurité, un moyen plus simple et moins onéreux serait de porter tout simplement un brassard autoréfléchissant. Au-delà, la responsabilité des jeunes et des parents doit être soulignée.

Enfin, l'auteur de la proposition trouve franchement révoltantes les dispositions prévues à l'article 26 de l'arrêté royal selon lesquelles les personnes handicapées en chaise roulante peuvent emprunter la piste cyclable mais «à condition de ne pas gêner exagérément la circulation des usagers qui circulent régulièrement». Va-t-on faire un procès à une personne handicapée en chaise roulante qui ne tient pas sa droite sur une piste cyclable ? N'y a-t-il rien de mieux à faire que de verbaliser cette personne ? Pour l'auteur de la proposition, la personne handicapée qui, par son courage, réussit à s'intégrer dans la vie de tous les jours avec sa voiturette, a droit à tous les égards et à toutes les priorités. Cette disposition scandaleuse de l'arrêté royal doit évidemment être supprimée.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Art. 2

Le tarif des amendes est diminué. Comme dans la loi, le montant est exprimé sans tenir compte des décimes additionnels.

Art. 3

La déchéance qui pouvait être infligée en cas d'infraction grave du premier degré est supprimée.

Art. 4

L'obligation, en cas de déchéance prononcée par le juge, de maintenir une déchéance de 8 jours au moins même en cas de sursis, de probation ou de suspension du prononcé est supprimée.

bruiken om elkaar een bezoek te brengen. Een schoolvoorbeeld van pietluttige bureaucratie !

Het koninklijk besluit verplicht de gebruikers van skates en steps ertoe bij slechte weersomstandigheden op het fietspad uitgerust te zijn met een wit licht vooraan en een rood licht achteraan, en als ze gebruik maken van de rijbaan een retro-reflecterende veiligheidshesje te dragen. Het is niet alleen moeilijk om een wit en een rood licht te dragen, bovendien zal een en ander twee- tot driemaal meer kosten dan de prijs van de step of de skates. Een gewone reflecterende armband omdoen is een eenvoudiger en goedkoper middel om de veiligheid te waarborgen. Voor het overige moet de verantwoordelijkheid van de jongeren en van de ouders worden onderstreept.

Ten slotte vindt de indiener van het wetsvoorstel de bepalingen van artikel 26 van het koninklijk besluit, naar luid waarvan de rolstoelgebruikers gebruik mogen maken van het fietspad «op voorwaarde dat het verkeer van weggebruikers, die er zich op regelmatige wijze op bevinden, niet overdreven gehinderd wordt», ronduit schandelijk. Zal men een proces aanspannen tegen een rolstoelgebruiker die niet rechts houdt op een fietspad? Heeft men niets beters te doen dan die persoon te verbaliseren? Volgens de indiener van het wetsvoorstel verdient een gehandicapte die er moedig, met zijn rolstoel, in slaagt deel te nemen aan het dagelijks leven, alle respect en alle voorrang. Die schandelijke bepaling van het koninklijk besluit moet uiteraard worden opgeheven.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Het tarief van de geldboetes wordt verlaagd. Net als in de wet wordt het bedrag uitgedrukt zonder rekening te houden met de opdecimen.

Art. 3

Het verval van het recht tot sturen dat bij een zware overtreding van de eerste graad kan worden uitgesproken, wordt opgeheven.

Art. 4

De verplichting om bij een door de rechter uitgesproken verval van het recht tot sturen een verval van dat recht van ten minste 8 dagen te behouden, zelfs in geval van uitstel, probatie of opschorting van de uitspraak, wordt opgeheven.

Art. 5

Le délai de retrait immédiat du permis de conduire est refixé à la situation actuelle soit 15 jours augmenté éventuellement de deux fois 15 jours au lieu de trois mois au total.

Art. 6

L'obligation de payer d'abord la transaction avant de pouvoir contester l'infraction en justice est supprimée.

Art. 7

Le chapitre organisant un système de versement d'une partie du produit des amendes pénales en matière de sécurité routière aux zones de police est supprimé. Ce système peut encourager à faire du zèle qui n'aura pas nécessairement comme seul objectif la sécurité routière.

Art. 8

Les coups et blessures commis au cours d'un accident doivent être réprimés de la même manière que les autres coups et blessures infligés dans toutes les autres circonstances. Les sanctions sont actuellement prévues par l'article 420 du Code pénal. Il n'y a pas lieu de prendre des mesures particulières.

Art. 9

La disposition rendant l'usager responsable des dégâts causés à la voirie par son simple passage est supprimée. Les travaux publics doivent installer les signalisations adéquates.

Art.10

La disposition restrictive empêchant les utilisateurs de trottinettes et de rollers (en très grosse majorité, des jeunes) de circuler normalement est supprimée.

Art.11

Si on veut assurer une meilleure visibilité à ces utilisateurs en cas de mauvaises conditions atmosphériques, le port d'un simple brassard rétroréfléchissant suffit, la disposition de l'arrêté royal qui impose des conditions supplémentaires est supprimée.

Art. 5

De termijn voor de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs wordt opnieuw vastgesteld volgens de huidige regeling, namelijk 15 dagen, eventueel vermeerderd met tweemaal 15 dagen, in plaats van drie maanden in totaal.

Art. 6

De verplichting om het opgelegde bedrag te betalen alvorens de overtreding gerechtelijk te kunnen betwisten, wordt opgeheven.

Art. 7

Het hoofdstuk waarbij een deel van de ontvangsten van de geldboetes inzake verkeersveiligheid wordt toegewezen aan de politiezones, wordt opgeheven. Die regeling kan aanzetten tot overijverig optreden dat niet noodzakelijk de verkeersveiligheid op het oog heeft.

Art. 8

De bij een verkeersongeval veroorzaakte slagen en verwondingen moeten op dezelfde wijze worden bestraft als de slagen en verwondingen die in alle andere omstandigheden worden toegebracht. Thans zijn de straffen opgesomd in artikel 420 van het Strafwetboek. Er hoeven geen bijzondere maatregelen te worden genomen.

Art. 9

De bepaling die de gebruiker aansprakelijk maakt voor de beschadiging van de weg als gevolg van zijn doortocht, wordt opgeheven. De voor openbare werken verantwoordelijke diensten moeten doeltreffende bewegwijzering aanbrengen.

Art. 10

De beperkende bepaling die de gebruikers van steps en skates (voor het merendeel jongeren) verhindert normaal van de weg gebruik te maken, wordt opgeheven.

Art. 11

Als men die weggebruikers bij slechte weersomstandigheden beter zichtbaar wil maken, is het voldoende hen een gewone reflecterende armband te laten dragen; de bepaling van het koninklijk besluit die bijkomende voorwaarden oplegt, wordt dus opgeheven.

Art.12

La disposition imposant aux personnes handicapées en chaise roulante qui circulent sur une piste cyclable de «ne pas gêner exagérément les autres usagers» est supprimée. C'est une insulte au courage de ces personnes.

Art.13

Les infractions de pure appréciation (rouler à une vitesse anormalement réduite,... rouler à une vitesse inadaptée) sont supprimées des infractions graves comme l'infraction consistant à stationner ou à s'arrêter sur les accotements en saillie et l'infraction consistant à stationner à moins de cinq mètres du passage pour piétons. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les aménagements urbains des communes pour se rendre compte que la distance de cinq mètres n'est jamais respectée. Elle ne l'est d'ailleurs nulle part et son non-respect est certainement beaucoup moins dangereux que le stationnement en double file qui perturbe la circulation et gêne la vision des piétons et des autres usagers faibles.

Certaines de ces dispositions sont contenues dans d'autres lois qui ont déjà prévu des sanctions en cas de transgression.

Art.14 et 15

La transgression des règles de priorité est dangereuse. Il faut en faire des infractions graves du 3^{ème} degré. Par contre, le feu orange, est une indication de ce que le feu va être rouge.

Son franchissement est justifié lorsque la distance est insuffisante pour s'arrêter en toute sécurité. C'est la raison pour laquelle le passage au feu orange est supprimé des infractions graves.

En ce qui concerne les dispositions concernant l'immatriculation et le sport automobile, leur transgression ne figure plus dans les infractions graves puisque des lois spécifiques organisent les règles et les sanctions en cas d'infraction.

Philippe MONFILS (MR)

Art. 12

De bepaling die de rolstoelgebruikers op een fietspad laat rijden «op voorwaarde dat het verkeer van weggebruikers [...] niet overdreven gehinderd wordt», wordt opgeheven. Die bepaling is een belediging voor de moed die deze mensen opbrengen.

Art. 13

De op een louter subjectieve beoordeling van de verbalisant berustende overtredingen (met een abnormaal lage snelheid rijden, met een onaangepaste snelheid rijden) zijn niet langer zware overtredingen, net zomin als stilstaan of parkeren op de verhoogde bermen en parkeren op minder dan 5 meter voor de oversteekplaatsen voor voetgangers. Eén blik op de ruimtelijke ordening van de gemeenten volstaat om er zich rekenschap van te geven dat de afstand van 5 meter nooit wordt nageleefd. Overigens wordt die nergens nageleefd en dat is veel minder gevaarlijk dan dubbel parkeren, wat een hinder is voor het verkeer en de zichtbaarheid van de voetgangers en andere zwakke weggebruikers.

Sommige van deze bepalingen zijn al vervat in andere wetten waarin bij overtreding in straffen is voorzien.

Art. 14 en 15

De schending van de voorrangregels is gevaarlijk; die schending moet een zware overtreding van de derde graad worden.

Het oranje licht daarentegen betekent dat het verkeerslicht dadelijk op rood gaat springen. Door het oranje rijden is gerechtvaardigd als de afstand onvoldoende is om in alle veiligheid te stoppen. Daarom mag door het oranje rijden niet langer een zware overtreding zijn.

In verband met de bepalingen inzake de inschrijving van voertuigen en de autosport zijn de overtredingen ervan niet langer zware overtredingen, omdat specifieke wetten terzake al voorzien in regels en straffen bij overtreding.

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

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

Art. 2

A l'article 29 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, remplacé par la loi du 7 février 2003, sont apportées les modifications suivantes :

a) au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots «amende de 100 euros à 500 euros» sont remplacés par les mots «amende de 80 à 250 euros» ;

b) au § 1^{er}, alinéa 2, les mots «amende de 50 euros à 500 euros» sont remplacés par les mots «amende de 50 à 200 euros» ;

c) au § 1^{er}, alinéa 3, les mots «amende de 50 euros à 250 euros» sont remplacés par les mots «amende de 30 à 150 euros» ;

d) au § 2, alinéa 1^{er}, les mots «amende de 10 à 250 euros» sont remplacés par les mots «amende de 10 euros à 150 euros».

Art. 3

A l'article 38, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 7 février 2003, les mots «1^{er} degré ou de» sont supprimés.

Art. 4

L'article 41 de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 7 février 2003, est abrogé.

Art. 5

L'article 56, 1°, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

«1° après 15 jours, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période de 15 jours, l'intéressé ou son conseil étant à

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 29 van de wet van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, vervangen bij de wet van 7 februari 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in § 1, eerste lid, worden de woorden «geldboete van 100 euro tot 500 euro» vervangen door de woorden «geldboete van 80 tot 250 euro»;

b) in § 1, tweede lid, worden de woorden «geldboete van 50 euro tot 500 euro» vervangen door de woorden «geldboete van 50 tot 200 euro»;

c) in § 1, derde lid, worden de woorden «geldboete van 50 euro tot 250 euro» vervangen door de woorden «geldboete van 30 tot 150 euro»;

d) in § 2, eerste lid, worden de woorden «geldboete van 10 euro tot 250 euro» vervangen door de woorden «geldboete van 10 euro tot 150 euro».

Art. 3

In artikel 38, § 1, eerste lid, 3°, van dezelfde wet, zoals ze laatst werd gewijzigd bij de wet van 7 februari 2003, worden de woorden «de eerste of» weggelaten.

Art. 4

Artikel 41 van dezelfde wet, laatst gewijzigd bij de wet van 7 februari 2003, wordt opgeheven.

Art. 5

Artikel 56, 1°, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«1° na 15 dagen tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen, deze termijn met een nieuwe periode van 15 dagen verlengt na de betrokkene of zijn raads-

sa demande préalablement entendu; cette décision peut être renouvelée une fois.».

Art. 6

A l'article 65^{ter}, § 7, alinéa 1^{er}, de la même loi, inséré par la loi du 7 février 2003, la deuxième phrase est supprimée.

Art. 7

Le chapitre VI du titre V de la même loi, inséré par la loi du 7 février 2003, est abrogé.

Art. 8

L'article 420^{bis} du Code pénal est abrogé.

Art. 9

L'article 7.4, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique, remplacé par l'arrêté royal du 4 avril 2003, est supprimé.

Art. 10

A l'article 9 du même arrêté les points 7.1 et 7.2, insérés par l'arrêté royal du 4 avril 2003, sont abrogés.

Art. 11

L'article 30.5 du même arrêté est remplacé comme suit :

«30.5. En cas de mauvaises conditions atmosphériques, les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes doivent être munis d'un brassard rétro réfléchissant.».

Art. 12

A l'article 42, 2.1, 2°, du même arrêté, les mots «à condition de ne pas gêner exagérément la circulation des usagers qui y circulent régulièrement» sont supprimés».

man, op zijn verzoek, voorafgaandelijk te hebben gehoord; deze beslissing kan eenmaal hernieuwd worden.».

Art. 6

In artikel 65^{ter}, § 7, eerste lid, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 7 februari 2003, wordt de tweede zin weggelaten.

Art. 7

In dezelfde wet wordt titel V, hoofdstuk VI, ingevoegd bij de wet van 7 februari 2003, opgeheven.

Art. 8

Artikel 420^{bis} van het Strafwetboek wordt opgeheven.

Art. 9

Artikel 7.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, vervangen bij het koninklijk besluit van 4 april 2003, wordt opgeheven.

Art. 10

In artikel 9 van hetzelfde koninklijk besluit worden de punten 7.1 en 7.2, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 4 april 2003, opgeheven.

Art. 11

Artikel 30.5 van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen als volgt:

«30. 5. Bij slechte weersomstandigheden moeten gebruikers van rolschaatsen en steps uitgerust zijn met een retro-reflecterende band om de arm.».

Art. 12

In artikel 42, 2.1, 2°, van hetzelfde koninklijk besluit worden de woorden «op voorwaarde dat het verkeer van weggebruikers, die er zich op regelmatige wijze op bevinden, niet overdreven gehinderd wordt» weggelaten.

Art. 13

A l'article 2 de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degrés aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, sont apportées les modifications suivantes :

- A) au point 1, les 2°, 3° et 11° sont abrogés ;
- B) au point 1, 7°, 4^{ème} tiret, les mots «et sur la chaussée à moins de cinq mètres en deçà de ces passages» sont supprimés ;
- C) le point 2 est abrogé.

Art. 14

A l'article 3 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

- A) au point 1, 3°, le a) et le b), sont abrogés;
- B) au point 1, 4°, le a) et le b), sont abrogés;
- C) au point 1, les 5°, d), 6° et 11° sont abrogés;
- D) au point 1, 18°, les mots «un feu rouge ou» sont supprimés;
- E) le point 2 est abrogé;
- F) le point 4 est abrogé.

Art. 15

A l'article 4 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes:

- A) le point 1 est complété comme suit :
 - «7° Ne pas avoir respecté :
 - a) les règles relatives à la priorité,
 - b) les signaux B1 ou B5;
 - 8° Ne pas avoir respecté :
 - a) les règles relatives au croisement,

Art. 13

In artikel 2 van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- A) in punt 1 worden het 2°, het 3° en het 11° opgeheven;
- B) in punt 1, 7°, vierde gedachtestreepje, worden de woorden «en op de rijbaan op minder dan 5 meter voor deze oversteekplaatsen» weggelaten;
- C) punt 2 wordt opgeheven.

Art. 14

In artikel 3 van hetzelfde koninklijk besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- A) in punt 1, 3°, worden het a) en het b) opgeheven;
- B) in punt 1, 4°, worden het a) en het b) opgeheven;
- C) in punt 1 worden het 5°, d), het 6° en het 11° opgeheven;
- D) in punt 1, 18°, worden de woorden «een rood of» weggelaten;
- E) punt 2 wordt opgeheven;
- F) punt 4 wordt opgeheven.

Art. 15

In artikel 4 van hetzelfde koninklijk besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- A) punt 1 wordt aangevuld als volgt:
 - «7° niet in acht hebben genomen:
 - a) de voorrangsregels;
 - b) de verkeersborden B1 of B5;
 - 8° niet in acht hebben genomen:
 - a) de regels betreffende het kruisen;

b) le signal B19;

9° Ne pas avoir respecté un feu rouge.» ;

B) le point 2 est abrogé.

Art. 16

L'article 6 de la présente loi entre en vigueur en même temps que l'article 31 de la loi du 7 février 2003 portant diverses modifications en matière de sécurité routière.

L'article 7 entre en vigueur en même temps que l'article 32 de la loi du 7 février 2003 précitée.

23 mars 2004

Philippe MONFILS (MR)

b) het verkeersbord B19;

9° een rood licht niet in acht hebben genomen.»;

2/ punt 2 wordt opgeheven.

Art. 16

Artikel 6 van deze wet treedt gelijktijdig met artikel 31 van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid in werking.

Artikel 7 treedt gelijktijdig met artikel 32 van voormelde wet van 7 februari 2003 in werking.

23 maart 2004