

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

27 MAART 1990

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet betreffende
de politie over het wegverkeer,
gecoördineerd op 16 maart 1968 en
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**

AMENDEMENTEN

N^o 16 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 2

**In het voorgestelde opschrift, de woorden « en
stage » schrappen.**

VERANTWOORDING

Dit hoofdstuk heeft betrekking op de afgifte van het rijbewijs. Ook al mochten de bepalingen waardoor de Koning de bevoegdheid krijgt om het verloop van de stage te regelen, worden aangenomen, dan nog gaat het om bijzondere voorwaarden die betrekking hebben op de afgifte van het rijbewijs. De term « stage » dient derhalve niet in het opschrift van het hoofdstuk te worden vermeld.

De rijopleiding en de autorijscholen worden eveneens georganiseerd op grond van de bepalingen van hoofdstuk II

Zie :

1062 - 89 / 90 :

- Nr. 1 : Wetsontwerp.
- Nr. 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

27 MARS 1990

PROJET DE LOI

**modifiant la loi relative à la police
de la circulation routière, coordonnée
le 16 mars 1968 et la loi du 21 juin 1985
relative aux conditions techniques
auxquelles doivent répondre tout
véhicule de transport par terre,
ses éléments ainsi que les
accessoires de sécurité**

AMENDEMENTS

N^o 16 DE M. HENDRICK

Art. 2

**Dans l'intitulé proposé supprimer les mots
« et stage ».**

JUSTIFICATION

Ce chapitre traite de la délivrance du permis de conduire. Si même les dispositions donnant le pouvoir au Roi d'établir les modalités d'un stage devaient être adoptées, celles-ci constituent des conditions particulières qui se rapportent à la délivrance du permis. Il n'y a donc pas lieu de faire figurer le terme « stage » dans le titre du chapitre.

L'apprentissage et les écoles de conduite sont aussi organisés sur base des dispositions du chapitre II, sans que

Voir :

1062 - 89 / 90 :

- N^o 1 : Projet de loi.
- N^o 2 : Amendements.

en toch komen de woorden « scholing of rijkschool » niet voor in het opschrift. Net als de stage (indien ze wordt goedgekeurd) vormt de rijopleiding een van de voorwaarden voor de afgifte van het rijbewijs. Het begrip « stage » moet dan ook niet als nevenschikking naast het begrip « afgifte » in het opschrift worden opgenomen.

N^r 17 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 3

Het 2^o schrappen.

VERANTWOORDING

Die opheffing wordt neigens verantwoord.
Bovendien vermeldt de Raad van State in zijn advies dat het om een opheffingsbepaling gaat, die dus aan het eind van het ontwerp moet staan.

N^r 18 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 3

Het voorgestelde 1^o vervangen door wat volgt :
« 1^o § 1, 2^o, wordt aangevuld als volgt :
« op grond van de desbetreffende richtlijnen van de Europese Gemeenschap ».

VERANTWOORDING

De tekst van het ontwerp heeft tot gevolg dat de Koning volledig bevoegd is om de inhoud en de regels van het praktische rijexamen te bepalen.

In de tekst die het ontwerp wil wijzigen werd de examenstof beschreven. Er is geen reden waarom de wet de beschrijving van de examenstof zou schrappen, ook al worden de toepassingsregels voor dat examen bij koninklijk besluit bepaald.

De wet moet de burgers tegen het gevaar van willekeur beschermen. Als de wetgever bepaalde bevoegdheden en regelgevingen aan de Uitvoerende Macht overlaat, moeten deze wel worden afgebakend.

In de commentaar bij de artikelen wordt gezegd dat de Europese richtlijnen nu de belangrijkste voorwaarden voor het behalen van een rijbewijs bepalen. Toch kan daardoor moeilijk worden gerechtvaardigd dat de wetgever ter zake aan de Koning alie bevoegdheden verleent.

Indien zou blijken dat een van de richtlijnen van de Europese Gemeenschap onmogelijk kan worden toegepast zonder de Belgische wetgeving te wijzigen, dient dat in het Parlement te worden besproken. Er zij nogmaals op gewezen dat een van de taken van de wetgever erin bestaat de burger tegen machtswillekeur te beschermen. Dat geldt evenzeer ten opzichte van de richtlijnen van de Europese Commissie.

Aangezien in de commentaar bij de artikelen wordt verklaard dat het in de bedoeling ligt artikel 23 aan te passen aan het feit dat de EEG-richtlijnen bij koninklijk besluit in het nationale recht worden opgenomen, is er trouwens geen

les termes « apprentissage ou école » ne figurent dans le titre. L'apprentissage constitue, comme le stage s'il était adopté, un des éléments de la délivrance du permis. Le terme ne doit donc pas être repris dans le titre à la même valeur que le terme « délivrance ».

N^o 17 DE M. HENDRICK

Art. 3

Supprimer le 2^o.

JUSTIFICATION

Aucune justification n'est donnée à cette abrogation.
Par ailleurs l'avis du Conseil d'Etat indique qu'il s'agit d'une disposition abrogatoire et qu'elle doit donc figurer à la fin du projet.

N^o 18 DE M. HENDRICK

Art. 3

Remplacer le 1^o proposé par ce qui suit :
« 1^o le § 1^{er}, 2^o, est complété par ce qui suit :
« en fonction des directives des Communautés européennes en la matière ».

JUSTIFICATION

Le texte du projet a pour effet de donner tout pouvoir au Roi pour déterminer le contenu et les modalités de l'examen pratique pour l'obtention du permis.

Le texte que le projet entend modifier définissait les matières sur lesquelles l'examen organisé devait porter. Il n'y a aucune raison pour que la loi supprime l'indication des matières sur lesquelles doit porter l'examen dont les modalités d'application doivent être déterminées par arrêté royal.

La loi doit protéger le citoyen des risques d'arbitraire. Si le législateur est amené à confier des pouvoirs et réglementations à l'Exécutif, il convient d'y établir des limites.

Les commentaires de l'analyse des articles font état de ce que les principales conditions d'obtention du permis de conduire font maintenant l'objet de directives des Communautés européennes. On voit cependant mal en quoi cela justifierait que le législateur donne tous les pouvoirs au Roi.

Si une des directives de la Communauté européenne venait à ne pouvoir être appliquée, sans apporter une modification à la loi belge, c'est au Parlement qu'il convient d'en discuter. Il faut à nouveau répéter qu'un des rôles du législatif est de protéger le citoyen de l'arbitraire de la part du pouvoir. Cela vaut aussi vis-à-vis des directives de la Commission de la CEE.

Par ailleurs, puisque l'objectif déclaré dans l'analyse des articles est d'adapter l'article 23 au fait que les directives de la CEE sont traduites par voie d'arrêté royal dans le droit national, il n'y a donc aucune raison de ne pas l'indiquer

reden om dat niet in de tekst te vermelden en aldus de bevoegdheden van de Koning nog beter af te bakenen.

N^r 19 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 3

Het voorgestelde 3^o vervangen door wat volgt :
« 3^o in § 1, 4^o, wordt de laatste zin weggelaten. »

VERANTWOORDING

Ook deze bepaling van het ontwerp strekt er toe de definitie van de aangelegenheden waarop de regelgevende bevoegdheden van de Koning betrekking kunnen hebben, te schrappen.

De taak van de wetgever bestaat erin de aangelegenheden die bij koninklijk besluit kunnen worden geregeld, af te bakenen.

Het is dan ook aangewezen de beperkende versie van de tekst opnieuw in te voegen, waarbij de bepaling dat de koning de theoretische opleiding regelt, evenwel moet worden geschrapt. Als het examen door de Koning wordt geregeld, kunnen de keuze van de onderwijsmethode en de desbetreffende regels zaak van de lesgever blijven.

Datzelfde geldt evenwel niet voor de organisatie van de rijopleiding omdat hier, meer bepaald voor de leswagen, een aantal veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen.

N^r 20 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 3

Het 4^o weglaten.

VERANTWOORDING

Het ontwerp wil aan artikel 23 twee nieuwe paragrafen toevoegen.

In het huidige artikel 23, § 1, 2^o, wordt reeds gezegd dat de Koning, in het raam van het praktisch rijexamen, de nadere regelen inzake scholing bepaalt. Het is dus overbodig dat in een nieuwe § 3 te herhalen.

Overigens is de nieuwe § 4 die het ontwerp wil invoeren onnodig dirigistisch en betuttelend.

Het is overbodig om de organisatie- en werkingscriteria van de rij scholen via reglementen te willen vaststellen. De inhoud van de aan het behalen van het rijbewijs voorafgaande examens en de wijze waarop die examens georganiseerd worden, worden door de Koning vastgesteld en worden uitgewerkt door instellingen die losstaan van die rij scholen. De examens zijn dus het middel om de kwaliteit van het onderwijs te beoordelen. Als men daarnaast, via bij koninklijk besluit vastgestelde reglementen, de organisatie- en werkingscriteria van de autorijscholen wil bepalen, getuigt zulks van een bureaucratische instelling en komt de efficiëntie in het gedrang.

dans le texte, pour préciser encore mieux les limites du pouvoir du Roi.

N^o 19 DE M. HENDRICK

Art. 3

Remplacer le 3^o proposé par ce qui suit :
« 3^o au § 1^{er}, 4^o, la dernière phrase est supprimée. »

JUSTIFICATION

La disposition du projet vise à nouveau à supprimer la définition des matières sur lesquelles peuvent porter les pouvoirs réglementaires du Roi.

Le devoir du législateur est d'établir des limites aux matières réglementées par arrêté royal.

Il convient donc de rétablir le texte dans sa version limitative, en supprimant toutefois au Roi le pouvoir de déterminer les modalités de l'enseignement théorique. Dès l'instant où l'examen est organisé par le Roi, le choix des méthodes d'enseignement et les modalités peuvent rester du ressort et de la responsabilité de l'enseignant.

Il n'en va pas de même en ce qui concerne les modalités de l'apprentissage, pour lesquelles des mesures de sécurité, notamment du véhicule d'écologie, doivent être déterminées.

N^o 20 DE M. HENDRICK

Art. 3

Supprimer le 4^o.

JUSTIFICATION

Le projet veut ajouter deux nouveaux paragraphes à l'article 23.

L'article 23 actuel, § 1^{er}, 2^o, prévoit déjà que dans le cadre de l'examen pratique, c'est le Roi qui détermine les modalités de l'apprentissage. Il est donc inutile de le répéter dans un nouveau paragraphe 3.

Quant au nouveau paragraphe 4 que le projet veut introduire, il est inutilement dirigiste et interventionniste.

Il est inutile de vouloir déterminer par des règlements, les critères d'organisation et de fonctionnement des écoles de conduite. Les contenus et les modalités des examens préalables à l'obtention du permis sont déterminés par le Roi et organisés par des organismes indépendants des autos-écoles. Les examens constituent donc le moyen de juger de la qualité de l'enseignement. Vouloir, en plus, déterminer par des règlements déterminés par arrêté royal, les critères d'organisation et de fonctionnement des autos-écoles, relève de l'esprit bureaucratique et conduit à réduire l'efficacité.

Wil de wetgever de geest van de democratie eerbiedigen, dan is het zijn plicht een dam op te werpen tegen de inopportune bemoeiingen van de administratie in verband met de werking van de maatschappij. De al te ruime bevoegdheden, waarvan de grenzen trouwens slecht afgebakend zijn, leiden tot bureaucratisch machtsmisbruik en dus tot ondoeltreffendheid en verlamming van die maatschappij.

De instorting van het Sovjetregime is een nieuw en opzienbarend bewijs van die onvermijdelijke gang van zaken.

Het koninklijk besluit van 17 april 1968 tot vaststelling van de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorrijtuigen wemelt trouwens van voorbeelden van een ongepaste betutteling die bovendien, zonder enig nut, veel geld kost aan procedures en administratieve rompslomp.

Het is dus onverantwoord dat de overheid zich met de organisatie van het onderwijs bemoeit, aangezien het door haar georganiseerde examen op dat vlak veel betere en vooral veel eenvoudiger waarborgen biedt. Het is de taak van de beroepsmensen van de autorijscholen hun onderwijsmethodes aan te passen en hun cursussen zodanig te organiseren dat hun klanten tevreden zijn en voor hun examen slagen.

N^o 21 VAN DE HEER HENDRICK
(In hoofddeel)

Art. 4

Het voorgestelde artikel 24 vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. — *Hij die aan de bij artikel 23, 1^o, 3^o en 4^o, gestelde voorwaarden voldoet, mag tussen de leeftijd van 16 en 18 jaar, een voertuig besturen om geschoold te worden, op voorwaarde :*

1) *dat hij vergezeld is van een persoon die ouder is dan 25 jaar en sinds meer dan 5 jaar in het bezit is van een voor het gebruikte voertuig geldig rijbewijs en die zich ertoe verbindt voor de scholing in te staan. De Koning stelt de nadere administratieve regels vast voor de identificatie;*

2) *dat op het voertuig een scholingskenteken wordt aangebracht waarvan de Koning de normen vaststelt;*

3) *dat buiten de begeleider geen andere passagier vervoerd wordt.*

De begeleider is strafrechtelijk mede aansprakelijk voor de door de leerling-bestuurder begane overtredingen van deze wetten. »

VERANTWOORDING

Het nieuwe artikel 24 wil aan de invoering van een stage voor nieuwe autobestuurders een wettelijke grondslag geven.

De Minister heeft, meer bepaald via de pers, reeds meegedeeld hoe hij die stage geconcretiseerd wil zien.

Tot staving van zijn bedoelingen beroept hij zich op een enkele studie, namelijk die welke de K.U.L. gewijd heeft aan de gedragingen van jonge autobestuurders.

Al is het niet de bedoeling om de waarde of het belang van die studie in twijfel te trekken, toch dient er op te worden gewezen dat het hier gaat om een gewone simulatie die

Le devoir du législateur, s'il veut respecter l'esprit de la démocratie, est d'établir des garde-fous à l'intervention intempestive de l'administration dans le fonctionnement de la société civile. Les pouvoirs trop étendus ou dont les limites sont mal définies, conduisent à l'excès de bureaucratie et donc à l'inefficacité et à la paralysie de la société.

L'effondrement du régime soviétique est une nouvelle et éclatante démonstration de cet inéluctable processus.

L'arrêté royal du 17 avril 1968, déterminant les conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules automobiles, fourmille d'ailleurs d'exemples d'interventionnisme intempestif et inutilement coûteux en procédures et en démarches administratives.

L'intervention des pouvoirs publics dans l'organisation de l'enseignement ne se justifie donc pas, puisque l'examen qu'ils organisent peut constituer une bien meilleure garantie et surtout bien plus simple. Il appartient aux professionnels de l'enseignement de la conduite automobile de prendre leurs responsabilités d'adapter la pédagogie et d'organiser leurs cours en vue de la satisfaction et de la réussite de leurs clients.

N^o 21 DE M. HENDRICK
(En ordre principal)

Art. 4

Remplacer l'article 24 proposé par la disposition suivante :

« Art. 24. — *Toute personne qui satisfait aux conditions de l'article 23, 1^o, 3^o et 4^o, peut, entre l'âge de 16 et 18 ans, conduire un véhicule pour l'apprentissage à la condition :*

1) *d'être accompagnée d'une personne âgée de plus de 25 ans, titulaire depuis plus de 5 ans d'un permis de conduire valable pour le véhicule utilisé, et qui s'engage à assurer l'apprentissage. Le Roi fixe les modalités administratives de l'identification;*

2) *d'apposer sur le véhicule un signe distinctif d'apprentissage dont le Roi fixe les normes;*

3) *de ne transporter aucun passager en dehors de l'accompagnateur.*

L'accompagnateur est pénalement coresponsable des infractions aux présentes lois commises par le conducteur en apprentissage. »

JUSTIFICATION

Le nouvel article 24 veut introduire la base légale pour l'instauration d'un stage pour les nouveaux conducteurs.

Le ministre a déjà fait part, par la presse notamment, des modalités d'application qu'il entend arrêter.

Il justifie son intention en s'appuyant sur une seule étude réalisée à la KUL sur le comportement de jeunes conducteurs.

Sans mettre en cause sa valeur ni son intérêt, il faut quand même savoir qu'il s'agit d'une simple simulation, en dehors de tout contexte de risques et de dangers réels. Le

buiten de context van de reële gevaren en risico's opgebouwd werd. Het gedrag van de chauffeurs die aan het experiment deelnamen, zou in reële verkeerssituaties waarschijnlijk helemaal anders geweest zijn, al was het maar omdat zij er zich wel voor behoed zouden hebben om in een aantal van de nagebootste situaties terecht te komen.

Uit dergelijke experimenten kunnen dan ook geen definitieve besluiten worden getrokken en het resultaat ervan heeft alleszins niet het karakter van de absolute waarheid.

Het mag dan misschien juist zijn dat een kleine minderheid van onervaren jongeren zich onbesuisd gedraagt, toch is het een illusie te denken dat men door aan alle nieuwe chauffeurs bijzondere verplichtingen op te leggen, de categorie van de lichtzinnigen, die zich van de nieuwe beperkingen waarschijnlijk toch niets zullen aantrekken, tot meer bezadigdheid kan brengen.

Het is dus onbillijk daar alle nieuwe autobestuurders voor te laten opdraaien en hen twee jaar lang te dwingen tot het naleven van bijzondere en onzinnige regels, die door de meesten onder hen toch in mindere of meerdere mate zullen overtreden worden. Dat zal dramatische gevolgen hebben voor degenen die pech hebben of die zich tengevolge van ongelukkige omstandigheden zullen laten snappen.

Het wetsontwerp wil een stage invoeren voor nieuwe chauffeurs omdat die uiteraard te weinig ervaring hebben. Die « constructivistische » benadering van het vraagstuk resulteert in een theoretische aanpak die maar een schijnoplossing is.

Als men de mogelijkheden om een voertuig te besturen beperkt door de nieuwe chauffeur te verbieden op bepaalde uren of dagen achter het stuur te gaan zitten, betekent dat nog niet dat men daardoor kan verhinderen dat de gevaren van de onervarenheid op andere momenten reëel worden.

Bovendien zullen die beperkingen ook een tegenovergesteld effect sorteren doordat de bedoelde chauffeurs niet meer zoveel kans zullen krijgen om hun voertuig te gebruiken en dus ervaring op te doen. Ook op professioneel en sociaal vlak zijn de nadelige gevolgen voor de betrokkenen niet te overzien.

Om het gestelde oogmerk te bereiken, zou het dus efficiënter zijn de leeftijd waarop men mag beginnen rijden te verlagen, op voorwaarde dat de aspirant-chauffeur begeleid wordt en de scholingsperiode lang genoeg duurt. Om die reden werd gekozen voor 16 jaar als de leeftijd waarop het besturen van een voertuig onder begeleiding toegelaten wordt.

N° 22 VAN DE HEER HENDRICK
(In bijkomende orde op amendement n° 21)

Art. 4

In het voorgestelde artikel 24, de volgende wijzigingen aanbrengen :

A) *Na de woorden « houders van een rijbewijs », de volgende volzin invoegen :*

« Die maatregelen hebben betrekking op de toegestane maximumsnelheid, de mogelijkheid om al dan niet de snelwegen te gebruiken, het toegestane alcoholgehalte en het vervoer van passagiers. »

comportement des conducteurs qui se sont prêtés à l'expérience aurait été probablement complètement différent dans la réalité de la circulation, ne fût-ce que parce qu'ils auraient évité de se mettre dans certaines des situations simulées.

On ne peut donc tirer des enseignements définitifs de ce type d'expériences, ni surtout donner à leur résultat un caractère de vérité absolue.

S'il est probablement vrai qu'une petite minorité de jeunes non encore expérimentés, agissent en irresponsables, il est illusoire de croire que c'est en imposant des mesures particulières à l'ensemble des nouveaux conducteurs, que l'on assagira la catégorie des irresponsables qui ne se préoccupent d'ailleurs plus que probablement pas des restrictions.

Il est donc injuste de pénaliser l'ensemble des nouveaux conducteurs et de les contraindre à respecter, pendant deux longues années, des règles particulières tellement ineptes, qu'elles seront plus ou moins fréquemment enfreintes par la plupart. Les conséquences seront alors dramatiques pour ceux qui, par malchance ou à la suite de circonstances malheureuses, se feront prendre.

Le projet de loi veut établir une période de stage pour les nouveaux conducteurs, du fait que ceux-ci manquent fatalement d'expérience. Cette approche constructiviste du problème aboutit à une réponse purement théorique qui n'est une solution qu'en apparence.

Le fait de limiter les possibilités de conduire un véhicule, en interdisant notamment au nouveau conducteur d'utiliser un véhicule à certaines heures ou certains jours, ou dans certaines circonstances, n'empêchera pas les dangers de l'inexpérience de sortir leurs effets aux autres moments.

Mais ces restrictions auront aussi des effets contraires au but recherché, en retirant aux conducteurs visés des possibilités d'utiliser leur véhicule et donc de faire leur expérience. Elles auront aussi des conséquences fort préjudiciables pour les intéressés, au niveau de leur vie professionnelle et sociale.

Il est dès lors plus efficace, pour atteindre le but recherché, d'avancer l'âge à partir duquel les jeunes peuvent conduire, à la condition d'être accompagné et de permettre une période d'apprentissage suffisamment longue. C'est la raison du choix de l'âge de 16 ans pour autoriser la conduite accompagnée.

N° 22 DE M. HENDRICK
(En ordre subsidiaire à l'amendement n° 21)

Art. 4

A l'article 24 proposé, apporter les modifications suivantes :

A) *Entre les mots « des mesures particulières » et les mots « pour les nouveaux titulaires », insérer les mots :*

« portant sur les vitesses maximales autorisées, sur la possibilité d'emprunter ou non les autoroutes, sur le taux d'alcoolémie autorisé et sur le transport de passagers. »

B) Op de vierde regel, de woorden « waarvan Hij de duur bepaalt » vervangen door « waarvan de duur niet meer dan 6 maanden mag bedragen ».

VERANTWOORDING

Het amendement in hoofdde wil doelmatiger en op minder bureaucratische wijze een antwoord formuleren op de problemen die rijzen door de onervarenheid van jonge bestuurders.

Mocht dit amendement niet worden aangenomen, dan moeten ten minste de domeinen worden gepreciseerd waarin de Koning bij besluit bijzondere maatregelen kan voorschrijven voor de nieuwe houders van een rijbewijs, en de maximumduur kan bepalen waarvoor die maatregelen gelden.

Zoals het ontworpen artikel is geformuleerd, verleent het de Ministerraad volledige bevoegdheid om te beslissen over de wijze waarop een stage moet worden georganiseerd en is het een uiting van een jeugdovriendelijk beleid.

De tegenkanting van de bevolking tegen de zinloosheid van de ontworpen maatregelen en hun provocerend karakter, noopt de wetgever ertoe de autoritaire en dwangmatige neigingen van de Uitvoerende Macht af te remmen. Het Parlement zou in zijn taak van beschermer van de bevolking tegen machtswillekeur tekortschieten, mocht het de bevoegdheid van de Uitvoerende Macht niet binnen bepaalde grenzen houden.

N° 23 VAN DE HEER HENDRICK

(In hoofdde)

Art. 5

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

1. De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht om te sturen, hebben een totalitaire strekking, in die zin dat ze met name de burger het recht ontzeggen naar de rechter te stappen om alle gegevens van de zaak te laten beoordelen en aldus de garantie te krijgen dat hij zich tegen machtswillekeur kan verdedigen.

Het beginsel van een administratieve boete, dat altijd een risico van willekeur inhoudt, kan worden aanvaard voor lichte misdrijven die niet verdienen in de « criminele sfeer » te worden getrokken omdat ze anders het gerecht onder de last van zijn taak dreigen te doen bezwijken, maar die procedure kan niet worden aanvaard voor ernstige fouten die geacht worden andermans leven in gevaar te brengen en bijgevolg een zware straf verdienen. Het oogmerk van dit ontwerp is nu juist dat aan de rechtbanken en aan de wetgever de bevoegdheid voor strafrechtelijke aangelegenheden wordt ontnomen, zodat de Uitvoerende Macht om zo te zeggen volmacht krijgt.

Die handelswijze is overigens volstrekt in strijd met de « Richtlijnen betreffende de overtredingen in een Europees Verkeersreglement » dat het Europese Comité voor criminele zaken bij het departement juridische aangelegenheden van de Raad van Europa in 1979 in Straatsburg heeft gepubliceerd.

B) A la cinquième ligne, remplacer les mots « Il fixe la durée » par les mots « la durée ne peut excéder 6 mois ».

JUSTIFICATION

L'amendement, en ordre principal, vise à répondre plus efficacement et donc moins bureaucratiquement, aux problèmes posés par l'inexpérience des nouveaux conducteurs.

Si cet amendement ne devait pas être retenu, il faudrait à tout le moins préciser les domaines dans lesquels le Roi peut, par arrêté, prescrire des mesures particulières pour les nouveaux titulaires de permis, ainsi que la durée maximale sur laquelle elles peuvent porter.

Tel que l'article du projet est rédigé, il donne tous les pouvoirs au Conseil des ministres pour décider des modalités d'un stage qui apparaît déjà dans son esprit, comme l'expression d'une politique anti-jeunes.

L'opposition qui se manifeste dans l'opinion contre l'absurdité des mesures prévues et leur caractère provoquant, impose au législateur de freiner les tendances autoritaires et coercitives de l'Exécutif. Le Parlement manquerait à son devoir de protéger les citoyens contre les dangers d'arbitraire du Pouvoir, s'il n'établissait pas des limites au pouvoir de l'Exécutif.

N° 23 DE M. HENDRICK

(En ordre principal)

Art. 5

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

1. La philosophie de ces dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire, est d'essence totalitaire, en ce sens notamment qu'elle retire aux citoyens le droit de recourir à un tribunal pour faire apprécier tous les éléments de la cause et avoir la garantie de pouvoir se protéger de l'arbitraire du pouvoir.

Si le principe de l'amende administrative, toujours porteur de risque d'arbitraire, peut toutefois être admis pour des infractions bénignes qui ne méritent pas d'être « criminalisées » et qui, sinon, risqueraient de faire succomber les organes judiciaires sous le poids de leur tâche, cette procédure ne peut être acceptée pour des fautes réputées graves, considérées comme pouvant mettre la vie d'autres en danger et donc méritant des sanctions graves. Or, l'objectif du présent projet est précisément de retirer la compétence aux tribunaux et au législateur dans des matières relevant du pénal, pour donner les pleins pouvoirs à l'Exécutif.

Cette façon de procéder est d'ailleurs totalement contraire aux « lignes directrices concernant les infractions dans un code européen de la route », publié à Strasbourg en 1979 par le Conseil de l'Europe, Département affaires juridiques, comité européen pour les problèmes criminels.

In de algemene beginselen staat in het derde lid van 1) het volgende te lezen :

« Wat ook de maatregelen zijn die worden genomen, ze moeten gegrondvest zijn op een diepgaand onderzoek van alle gegevens van de zaak, met name de persoonlijkheid en de antecedenten van de bestuurder ».

Het argument dat de Regering ter verantwoording aanvoert om de rechters inzake intrekking van het rijbewijs buiten spel te zetten, is de overbelasting van de rechtbanken waarvan de achterstand bij de behandeling van gerechtszaken een van de pijnlijke gevolgen is.

De Regering probeert het vraagstuk van de overbelasting van ons gerecht op te lossen door aan de burger het recht op een goede rechtsbedeling te ontfangen.

Een meer totalitair getinte oplossing was moeilijk denkbaar!

Het spreekt vanzelf dat niet de rechtzoekenden en al evenmin het aantal hangende zaken voor de rechtbanken er oorzaak van zijn dat ons rechtstelsel helemaal in de verdrukking komt, maar wel de weigering van de opeenvolgende regeringen om aan de rechterlijke organisatie, die toch een van de fundamentele taken van de Staat is, het begrotingsaandeel toe te kennen dat haar toekomt; de opeenvolgende regeringen besteden dat aandeel namelijk liever aan andere, veel minder belangrijke en zelfs aan de rol van de Staat volstrekt vreemde opdrachten.

Eigenaardig genoeg wordt van de overbelasting van de rechtbanken geen gewag gemaakt wanneer de inschakeling van die rechtbanken tot gevolg heeft dat de dwang die de Staat op de burger uitoefent, wordt versterkt (bijvoorbeeld de aanneming van de wet houdende strafrechtelijke betuiging van de belastingontduiking). Alleen als het erom gaat de burger tegen machtswillkeur of tegen delinquenten te beschermen, wordt het argument « overbelasting » gebruikt om een beroep op de rechtbanken te vermijden of te ontraden.

Dat beleid draagt de kiemen van het totalitarisme in zich. Het is de plicht van het Parlement zich te verzetten tegen bepalingen die een rijbewijs met punten willen invoeren, aangezien ze aan een dergelijk beleid gestalte geven.

2. Voorts zijn de bepalingen van het ontwerp antidemocratisch in zoverre ze de Uitvoerende Macht de bevoegdheid verlenen om de burger te dwingen zijn habitus, die nochtans algemeen ingang heeft gevonden en gewettigd is, te wijzigen zogenaamd om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Het wordt voorgesteld alsof de voornaamste oorzaak van zware ongevallen onschuldige gedragingen zijn die deel uitmaken van de zeden en gewoonten van het overgrote deel van de bevolking, zoals wijn of bier drinken bij het eten, of één of twee glaasjes op een cocktail, of nog onder sommige omstandigheden en op bepaalde plaatsen de opgelegde maximumsnelheid overschrijden.

Ook al kunnen die feiten soms tot het ongeluk hebben bijgedragen of een verzwarende omstandigheid zijn, toch zijn ze alleen bij uitzondering de hoofdoorzaak van het ongeval. Dat is immers het vaakst te wijten aan het gebrekkige ontwerp of de slechte constructie van de infrastructuur of de bebakening en niet zozeer aan het gedrag van de bestuurders.

De hierboven reeds aangehaalde richtlijnen van de Raad van Europa benaderen dit probleem als volgt :

« Maar gaandeweg is bij de Raad van Europa een waarheid aan het licht getreden waaraan niemand nog twijfelt,

Dans les principes généraux, on peut lire au point 1^{er}, alinéa 3 :

« Quelles que soient les mesures prononcées, elles doivent être fondées sur une étude approfondie de tous les éléments de la cause, notamment la personnalité et les antécédents du conducteur ».

L'argument avancé par le Gouvernement pour justifier la mise hors jeu des juges en matière du retrait du permis de conduire, est l'actuel engorgement des tribunaux dont l'arrière judiciaire est déjà une des pénibles conséquences.

Ainsi donc, la réponse du Gouvernement au problème posé par l'engorgement du système judiciaire, est de refuser au citoyen le droit à la justice.

On ne pouvait imaginer une solution d'essence plus totalitaire que celle-là!

La responsabilité de l'asphyxie de notre système judiciaire ne peut évidemment pas être imputée aux justiciables ou au nombre important d'affaires pendantes devant les tribunaux, mais bien au refus des gouvernements d'accorder à l'organisation de la justice, qui est une des missions fondamentales de l'Etat, la part du budget qui devrait lui revenir, mais que les gouvernements choisissent de consacrer à d'autres missions, beaucoup moins fondamentales, voir même totalement étrangères au rôle de l'Etat.

Etrangement, l'engorgement des tribunaux n'est pas invoqué lorsque le recours aux tribunaux a pour effet de renforcer le pouvoir coercitif de l'Etat sur le citoyen (par exemple l'adoption de la loi de répression pénale de la fraude fiscale). Ce n'est que dans la mission de protection des citoyens contre l'arbitraire du pouvoir, ou contre les agissements des délinquants, que l'argument de l'engorgement est utilisé pour éviter ou décourager le recours aux tribunaux.

Cette politique porte en elle les germes du totalitarisme. Il est du devoir du Parlement de s'opposer aux dispositions visant à instaurer le permis à points, dans la mesure où elles sont la concrétisation d'une telle politique.

2. Par ailleurs, les dispositions du projet sont antidémocratiques dans la mesure où elles donnent à l'Exécutif le pouvoir d'imposer aux citoyens de changer leur comportement et leurs habitudes sociales, pourtant générales et légitimes, sous prétexte de sécurité routière.

C'est en effet abusivement et à tort que sont présentés comme les causes essentielles d'accidents graves, des comportements innocents et qui font partie des habitudes et des mœurs de l'immense majorité de la population, tels boire du vin ou de la bière en mangeant, ou 1 ou 2 verres à un cocktail, ou dépasser, en certaines circonstances et à certains endroits, les vitesses limites imposées.

Ces éléments, mêmes s'ils peuvent être parfois considérés comme éléments constitutifs de la cause de l'accident ou éléments aggravants, ne sont qu'exceptionnellement la cause primaire, laquelle a le plus souvent son origine dans la mauvaise conception ou le mauvais aménagement de l'infrastructure ou de la signalisation, que dans le comportement des conducteurs.

Les lignes directrices du Conseil de l'Europe, déjà citées page 15 de la « note explicative », insistent sur cet aspect du problème, en ces termes :

« Mais à l'expérience, une vérité que plus personne ne songe à discuter est apparue au sein du Conseil de l'Europe

doch allicht ligt dat anders bij het Belgische Ministerie van Verkeerswezen : preventie is oneindig veel doelmatiger dan repressie. Tal van ongevallen zijn toe te schrijven aan andere factoren dan alleen maar de roekeloosheid van een bestuurder, en met name aan gebreken in de aanleg van het wegdek of in de bebakening van hindernissen ».

Bijgevolg is het volstrekt antidemocratisch dat het Parlement aan de Uitvoerende Macht de middelen toespeelt om het vrij verkeer te beperken en de burger te dwingen zijn habitus te wijzigen, zodat diezelfde Uitvoerende Macht het oorspronkelijk daartoe bestemde gedeelte van de begroting niet hoeft te besteden aan infrastructuurwerken dankzij welke de verkeersveiligheid kan worden verhoogd en zware ongevallen kunnen worden vermeden, zonder dat op een democratisch volstrekt onaanvaardbare wijze de individuele vrijheden van de burgers worden beperkt.

Tot slot verschaffen de bepalingen van het huidige verkeersreglement de rechter alle middelen die hij nodig heeft om gevaarlijk gedrag te bestraffen en desnoods de roekeloze bestuurders de tuigen waarmee ze schade aanrichten, te ontnemen. Bijgevolg is er geen democratisch verantwoorde reden om parallel een aanvullend of bijkomend repressief stelsel op te zetten. Dat is des te minder verantwoord daar men, wanneer men de zaak iets nauwkeuriger bekijkt, zich ervan bewust wordt dat de reden waarom de onbezonnen bestuurders nog altijd rondrazen niet is dat het bestraffingssysteem onaangepast is, maar wel dat de overheid die tot taak heeft die bestuurders op het spoor te komen, niet de geëigende technieken toepast om degenen onder hen die echt gevaarlijk zijn, te identificeren en voor de rechter te dagen.

Dit ontwerp is bijgevolg alleen maar een schijnconstructie waarmee het plichtsverzuim van de overheid moet worden toegedekt.

N^o 24 VAN DE HEER HENDRICK
(In bijkomende orde op amendement n^o 23)

Art. 5

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 5 — Hoofdstuk III van Titel III van dezelfde wet, bevattende artikel 25, opgeheven bij de wet van 9 juli 1976, wordt hersteld in de volgende redactie :

« Hoofdstuk III — Rijbewijs met punten.

Art. 25 — § 1. In de diensten die ressorteren onder de Minister tot wiens bevoegdheid justitie behoort, wordt een centraal bestand opgericht van de overtredingen die door de bestuurders van motorvoertuigen zijn begaan, waarin de in § 2 bedoelde overtredingen worden opgenomen.

De gegevens van dat centraal bestand zijn alleen toegankelijk voor en mogen slechts gebruikt worden door de Minister tot wiens bevoegdheid justitie behoort, of zijn daartoe speciaal gemachtigde afgevaardigde, evenals door de betrokken gerechtelijke overheden en het Openbaar Ministerie.

Een ieder kan volgens de door de Koning vastgestelde procedure en alleen omtrent de gegevens die hem betreffen, een uittreksel van dit bestand verkrijgen en de fouten laten rechtzetten.

peut-être, mais pas au Ministère des Communications de Belgique : la prévention est infiniment plus efficace que la répression. De très nombreux accidents sont imputables à d'autres facteurs que la témérité d'un conducteur, notamment des défauts dans la construction de la chaussée ou dans le domaine de la signalisation des obstacles ».

Il est donc tout à fait anti-démocratique que le Parlement donne les moyens à l'Exécutif de restreindre la liberté de circuler et d'user du pouvoir de contraindre pour forcer le citoyen à changer ses habitudes sociales, pour que ce même Exécutif n'ait pas à devoir consacrer la part du budget qui devrait l'être, à effectuer les travaux d'infrastructure qui permettraient d'assurer la sécurité routière et d'éviter les accidents graves, sans avoir à restreindre de façon démocratiquement inadmissible les libertés individuelles des citoyens.

Enfin, les actuelles dispositions du code de roulage mettent à la disposition des juges, tous les moyens nécessaires pour réprimer les comportements dangereux et, le cas échéant, priver les conducteurs dangereux des moyens de nuire. Il n'y a donc aucune justification démocratique d'établir parallèlement un système répressif complémentaire ou supplémentaire. C'est d'autant moins justifiable que si on étudie d'un peu plus près la question, on se rend compte que si les conducteurs dangereux courent toujours, ce n'est pas parce que le système pénal est inadapté, mais bien parce que les pouvoirs publics qui ont la charge de les dépister, ne mettent pas en œuvre les techniques spécifiques pour identifier et traduire devant les tribunaux les conducteurs réellement dangereux.

Les dispositions du présent projet ne sont donc finalement qu'un leurre destiné à occulter les carences des pouvoirs publics.

N^o 24 DE M. HENDRICK
(En ordre subsidiaire à l'amendement n^o 23)

Art. 5

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 5 — Le chapitre III du Titre III de la même loi comprenant l'article 25, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante :

« Chapitre III — Permis de conduire à points.

Art. 25 — § 1. Il est établi dans les services relevant du Ministre qui a la justice dans ses attributions, un fichier central des infractions commises par les conducteurs de véhicules à moteur, reprenant les infractions visées ci-après au § 2.

Les données de ce fichier central ne sont accessibles et ne peuvent être utilisées que par le Ministre ayant la justice dans ses attributions, ou son délégué spécialement habilité à cet effet, ainsi que par les autorités judiciaires saisies et le Ministère public.

Toute personne peut, pour les données qui la concernent, obtenir un extrait de ce fichier et en faire rectifier les erreurs, selon la procédure déterminée par le Roi.

§ 2. De overtredingen die in het in § 1 bedoelde centraal bestand worden opgenomen, zijn :

1° overschrijding met meer dan 30 km/u. van de toegelaten maximumsnelheid;

2° vluchtmisdrijf;

3° negeren van een rood licht;

4° besturen van een voertuig na alcoholische dranken in zodanige hoeveelheid te hebben gebruikt dat een bloedanalyse van de bestuurder een alcoholgehalte van ten minste 1,2 gram per liter bloed aangeeft.

§ 3. De in § 2 bedoelde overtredingen worden in het centraal bestand telkens voor één punt ingeschreven. In geval van herhaling van dezelfde overtreding, worden twee punten ingeschreven.

De overtredingen worden drie jaar na de inschrijving automatisch uitgewist. Hetzelfde geldt wanneer de bestuurder na twee jaar geen enkel ander punt heeft gekregen.

Elke bestuurder die in het centraal bestand voor die overtredingen zes punten totaliseert, wordt door het Openbaar Ministerie voor de politierechtbank van zijn woonplaats gedagvaard. De rechtbank spreekt zich krachtens de bepalingen van artikel 38, § 3, uit over het verval van het recht om een voertuig te besturen.

§ 4. De in § 2 bedoelde overtredingen worden alleen in het centraal bestand ingeschreven indien ze het voorwerp uitmaakten van :

1° ofwel een door het Openbaar Ministerie voorgestelde betaling; in dat geval worden ze ingeschreven op de datum waarop de overtredingen plaatsvonden;

2° ofwel een betaling wegens overtreding van artikel 34, § 1; in dat geval worden ze ingeschreven op de datum waarop de overtredingen plaatsvonden;

3° ofwel een veroordeling die in kracht van gewijsde is gegaan; in dat geval worden ze ingeschreven op de datum van die veroordeling. »

VERANTWOORDING

Indien het amendement in hoofdde tot weglating van dit artikel niet wordt goedgekeurd en het beginsel van het rijbewijs met punten dus ondanks alles wordt aangenomen, is het hoe dan ook aangewezen dat de wet zelf de uitvoering ervan bepaalt, anders is er geen sprake van een wettelijk kader maar van een volmachtenwet.

Het Parlement zou tekort schieten in zijn verplichting tot bescherming van de burger tegen eventuele willekeur en machtsmisbruik, indien het de bevoegdheden van de Uitvoerende Macht niet afbakent.

Dat is het doel van dit amendement en van de andere die op artikel 5 van het ontwerp betrekking hebben.

1° Het bestand dat in het ontwerp in het vooruitzicht wordt gesteld, is een dossier met gerechtelijke inlichtingen van strafrechtelijke aard. De dienst waarvoor de Minister van Justitie bevoegd is, moet dus het beheer over een dergelijk bestand krijgen, en niet de dienst waarvoor de Minister van Verkeerswezen bevoegd is.

De Minister van Verkeerswezen heeft tot taak de vrijheid van verkeer te verzekeren en niet te beknotten. Indien aan de Minister van Verkeerswezen een dergelijk bestand en de daarbij horende beteugelende bevoegdheden worden gege-

§ 2. Les infractions reprises au fichier central visé au § 1^{er} sont :

1° le dépassement de plus de 30 Km / h de la vitesse maximale autorisée;

2° le délit de fuite;

3° le non-respect d'un feu rouge;

4° la conduite d'un véhicule après avoir consommé des boissons alcoolisées en quantité telle que l'analyse sanguine du conducteur révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 1,2 gramme.

§ 3. Les infractions visées au § 2 sont inscrites au fichier central pour un point chacune. En cas de récidive de la même infraction, pour 2 points.

Elles sont automatiquement effacées 3 ans après leur inscription. Il en sera de même si au bout de 2 ans, aucun autre point n'a été attribué au conducteur.

Tout conducteur totalisant 6 points de ces infractions au fichier central, sera traduit par le Ministère public devant le tribunal de police de son domicile qui se prononcera sur la déchéance de son droit de conduire, selon les modalités prévues à l'article 38, § 3.

§ 4. Les infractions visées au § 2 ne sont inscrites au fichier central que si elles ont fait l'objet :

1° soit d'un paiement proposé par le Ministère public, auquel cas elles sont inscrites à la date où elles ont été commises;

2° soit d'un paiement du fait d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, auquel cas elles sont inscrites à la date où elles ont été commises;

3° soit d'une condamnation passée en force de chose jugée, auquel cas elles sont inscrites à la date de cette condamnation. »

JUSTIFICATION

Si l'amendement en ordre principal visant à supprimer l'article, et que donc le principe du permis à points était malgré tout adopté, il convient à tout le moins que la loi détermine elle-même les règles du fonctionnement, sans quoi on ne peut pas parler de cadre légal, mais d'une loi de pleins pouvoirs.

Le Parlement manquerait à ses devoirs de protection du citoyen contre les risques d'arbitraire et d'abus de pouvoirs, s'il n'établissait pas des limites aux pouvoirs de l'Exécutif.

Tel est l'objectif de cet amendement et de ceux qui concernent l'article 5 du projet.

1° Le fichier que le projet préconise est un dossier qui contient des informations d'ordre judiciaire appartenant au droit pénal. C'est donc au service dépendant du Ministre de la Justice, et non de celui dépendant du Ministre des Communications, qu'il convient de confier la gestion d'un tel fichier.

Le rôle du Ministre des Communications est d'assurer la liberté de circulation, pas de la réprimer. Confier au Ministre des Communications un tel fichier et les pouvoirs répressifs qui s'y rattachent revient à donner un rôle pénal

ven, komt het erop neer dat een andere dan de rechterlijke macht een strafrechtelijke taak krijgt, wat een ernstige en gevaarlijke aantasting van de beginselen van de democratie betekent.

De overtredingen die in het dossier moeten worden opgenomen, moeten bij wet worden bepaald, net als het aantal punten die voor elk van die overtredingen wordt toegekend. Zo niet, dan geeft men volmacht aan het bestuur, dat beetje bij beetje een repressief netwerk kan uitbouwen. De burgers zouden geen zicht hebben op alle subtiliteiten ervan en ze zouden voortdurend in rechtsonzekerheid leven.

2° Vier soorten zware overtredingen worden voor één punt ingeschreven en aangerekend.

Aangezien tegen overtredingen in het algemeen reeds strafrechtelijk wordt opgetreden, moet men met het stelsel van een rijbewijs met punten niet ingaan tegen de bestuurder die het verkeersreglement niet met de gewenste stiptheid in acht neemt, maar wel tegen de bestuurders wier gevaarlijk, herhaald en onverantwoord gedrag het leven van de andere weggebruikers in gevaar kan brengen.

Vier soorten zware overtredingen worden dus aange-merkt om in het bestand opgenomen te worden.

Indien minder ernstige overtredingen ook worden ingeschreven, moet het aantal punten van het rijbewijs in dezelfde mate verhoogd worden.

3° De intrekking van het rijbewijs moet het gevolg zijn van een door een rechtbank uitgesproken vonnis.

De tekst van de resolutie (71/28 van de E.E.G.) over het verval van het rijbewijs, opgenomen in het verslag over de richtlijnen betreffende de overtredingen in een Europees verkeersreglement veroordeelt ondubbelzinnig de manier waarop het ontwerp de intrekking ingang wil doen vinden.

« 7. Voor zover de grondwet van de Lid-Staten daarmee niet in tegenspraak is, zal het verval bij voorkeur worden uitgesproken door de rechter bij wie de overtreding ahangig is gemaakt.

In de landen waar het verval niet tot de bevoegdheid van de rechterlijke overheid behoort, moet dat verval gebeuren op een ogenblik dat zo dicht mogelijk bij de strafrechtelijke veroordeling staat.

8. In elke procedure inzake verval zal rekening worden gehouden met de persoonlijke toestand van de bestuurder en met alle specifieke omstandigheden. De procedure moet een waarborg vormen voor de rechten van de verdediging. De betrokkene moet met name het recht hebben om gehoord te worden en gebruik te maken van de bestaande rechtsmiddelen ».

N° 25 VAN DE IHEREN DRAPS c.s.

Art. 4

Het voorgestelde artikel 24 vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. — De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit voor jongeren tussen 17 en 18 jaar bijzondere maatregelen voorschrijven waardoor ze zich onder de door Hem bepaalde voorwaarden met het besturen van een wagen vertrouwd kunnen maken. »

à un pouvoir autre que le pouvoir judiciaire, ce qui est une atteinte grave et dangereuse aux principes de la démocratie.

Par ailleurs, il convient de fixer dans la loi les infractions qui devront être reprises au dossier, ainsi que le nombre de points à attribuer à chacune d'elles. Ce serait sinon laisser les pleins pouvoirs à l'administration qui pourrait tisser peu à peu une toile répressive, dont les citoyens ne pourraient connaître toutes les subtilités et évolueraient dans une insécurité juridique permanente.

2° 4 types d'infractions réputées graves sont retenues et comptabilisées pour un point.

Considérant que les infractions en général sont déjà pénalement réprimées, ce n'est pas le conducteur qui ne respecte pas le règlement avec toute la rigueur souhaitée qu'il convient de réprimer par le système d'un permis à points, mais bien dépister ceux dont le comportement dangereux répétitif et irresponsable risquerait de mettre la vie des autres usagers en danger.

Ce sont 4 types d'infractions réputées graves qui sont donc retenus pour figurer au fichier.

Si des infractions moins graves devaient également être reprises, il y aurait alors lieu d'augmenter le nombre de points du permis en conséquence.

3° Le retrait du permis de conduire doit dépendre de l'appréciation d'un tribunal.

Le texte de la résolution (71/28 de la CEE) sur la déchéance du droit de conduire, reprise dans le rapport sur les lignes directrices concernant les infractions dans un code européen de la route, condamne sans ambiguïté le procédé de retrait que le projet veut faire adopter.

« 7. Dans la mesure où les lois fondamentales des Etats membres ne s'y opposent pas, la déchéance sera prononcée de préférence par le juge saisi de l'infraction.

Dans les pays où la déchéance ne relève pas de l'autorité judiciaire, elle devrait intervenir à un moment aussi rapproché que possible du jugement pénal.

8. Dans toute procédure de déchéance, il sera tenu compte de la situation personnelle du conducteur et de toutes les circonstances du cas d'espèce. La procédure doit garantir les droits de la défense, notamment celui d'être entendu et d'user de voies de recours. »

R. HENDRICK

N° 25 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 4

Remplacer l'article 24 proposé par la disposition suivante :

« Art. 24. — Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des ministres prescrire des mesures particulières pour les jeunes âgés de 17 à 18 ans leur permettant de se familiariser à la conduite d'un véhicule automobile dans les conditions qu'il détermine. »

VERANTWOORDING

Niemand kan ontkennen dat jonge bestuurders de kans moeten krijgen om met de realiteit van het verkeer te worden geconfronteerd.

In het onderhavige ontwerp kan de Koning zelf bepalen hoe lang de stage voor de nieuwe bestuurders moet duren.

Dat is gevaarlijk, want niemand kan vandaag met duidelijkheid stellen hoe lang die stage zal duren (één jaar, twee jaar of zelfs langer?).

Maatregelen waarin niet door de wetgever wordt voorzien, lopen het risico veel te ver te gaan of zelfs onrealistisch te zijn en kunnen voor de jongeren die nu op 18-jarige leeftijd meerderjarig zijn, een echte beperking inhouden van hun bewegingsvrijheid en van de vrijheid om zich te verplaatsen (verbod om op sommige dagen van de week of op sommige tijdstippen te rijden, bijvoorbeeld).

Dat kan de beroepskansen van jongeren die de leeftijd hebben bereikt om aan het werk te gaan (einde van de leerplicht op 18 jaar) ernstig schaden.

In navolging van wat in Frankrijk en in de Verenigde Staten gebeurt, zouden ook hier de jongeren die nog niet oud genoeg zijn om een rijbewijs te behalen, toch stap voor stap kennis moeten kunnen maken met de meest uiteenlopende verkeerssituaties waarin een automobilist terecht kan komen.

Dank zij die facultatieve stage moet de tussen 17 en 18 jaar oude leerling na een theoretische basiscursus in een autorijschool en enkele uren praktische rijles van een erkend rijinstructeur in staat zijn om een voertuig te besturen, zij het onder welbepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld duidelijk teken op het voertuig, rijden beperkt tot het nationale grondgebied, snelheid beperkt tot 90 km/u, begeleiding door iemand die een rijbewijs heeft en de jongste vijf jaar niet voor een verkeersovertreding werd veroordeeld, rijverbod tussen 22 u en 6 u 's morgens, gebruik van alcohol totaal verboden).

Dergelijke maatregelen raken niet aan het recht van de jongeren van achttien jaar of ouder om zich per auto te verplaatsen wanneer zij met succes hun examens voor het behalen van een rijbewijs hebben afgelegd.

N° 26 VAN DE HEER DRAPS c.s.
(In hoofdorde)

Art. 5

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Door een rijbewijs met punten in te voeren, loopt men het gevaar precies die bestuurders te straffen die meestal om beroepsredenen zeer veel rijden, wanneer zij overtredingen begaan waarvan de ernst enkel het gevolg is van de rangschikking van die overtreding en er geen mogelijkheid bestaat om rekening te houden met de omstandigheden waarin de overtreding gebeurde.

In dit geval hangt de in het wetsontwerp beoogde regeling enkel af van de administratieve overheid en ontsnapt zij dus aan toezicht van het gerecht.

JUSTIFICATION

Personne ne nie la nécessité d'organiser la possibilité de permettre aux jeunes conducteurs de se voir confronter aux réalités de la circulation.

Le projet laisse au Roi la possibilité de fixer librement la durée du stage des nouveaux conducteurs. Il est dangereux qu'il en soit ainsi, personne ne pouvant aujourd'hui préciser la durée du stage envisagé (sera-ce un an, deux ans ou même plus?).

D'autre part, les mesures qui ne seraient pas prévues par le législateur pourraient être démesurées, voir irréalistes et constituer une véritable restriction à la liberté de circulation et de se déplacer pour les jeunes aujourd'hui majeurs à 18 ans (interdiction de circuler certains jours de la semaine, ou à certaines heures par exemple).

Ceci pourrait entraîner des entraves professionnelles graves pour des jeunes en âge de travailler (fin de la scolarité obligatoire à 18 ans).

Il convient donc à l'instar de ce qui se fait en France et aux Etats-Unis de permettre à des jeunes n'ayant pas atteint l'âge auquel ils peuvent devenir titulaire d'un permis de conduire, de se familiariser progressivement à la grande diversité des situations rencontrées par l'automobiliste.

Ce stage facultatif permettrait de prévoir qu'après un cours théorique de base en auto-école et quelques heures de pratique avec un moniteur agréé, le jeune âgé de 17 à 18 ans pourrait conduire un véhicule automobile dans des conditions bien précises (par exemple : signe distinctif sur le véhicule, conduite exclusivement sur le territoire national, vitesse limitée à 90 km/h, accompagnement par le titulaire d'un permis depuis plus de cinq ans n'ayant subi aucune condamnation pour fait de roulage, pas de conduite entre 22 h. et 6 h. du matin, interdiction totale de toute absorption d'alcool).

De telles dispositions n'entraveraient pas l'exercice du droit de se déplacer en voiture pour des jeunes de 18 ans et plus, ayant satisfait aux épreuves conditionnant la délivrance du permis de conduire.

N° 26 DE M. DRAPS ET CONSORTS
(En ordre du principal)

Art. 5

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Le principe d'instauration d'un permis de conduire à points est susceptible de pénaliser les conducteurs qui roulent beaucoup, souvent pour des raisons professionnelles, qui commettraient des infractions dont le caractère grave résulterait uniquement de leur qualification sans possibilité d'en apprécier les circonstances.

En l'espèce, le régime prévu par le projet de loi dépend de la seule autorité administrative et échappe dès lors au contrôle judiciaire.

N° 27 VAN DE HEER DRAPS c.s.

(In bijkomende orde op het amendement n° 26)

Art. 5

Het voorgestelde artikel 25 vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 25. — Aan het rijbewijs zijn een aantal punten verbonden. Dat puntenaantal wordt van rechtswege verminderd indien de houder van het rijbewijs een van de in artikel 29 bedoelde zware overtredingen heeft begaan of een van de door de Koning aangewezen overtredingen van de overige bepalingen van deze wet, van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen en van de besluiten genomen ter uitvoering van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor het vervoer te land, de onderdelen ervan, alsmede het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Een overtreding wordt verondersteld te zijn begaan wanneer zij geleid heeft tot een door het openbaar ministerie voorgestelde minnelijke schikking of tot een in kracht van gewijsde gegane veroordeling.

§ 2. De Koning kan bijeen in Ministerraad overlegd besluit :

1° aan elke overtreding bedoeld onder § 1 een minimum en een maximum aantal punten toekennen, dat afhangt van de ernst van de overtreding; nadat een overtreding werd geconstateerd, beslist de rechterlijke overheid die er kennis van neemt, naar gelang van de omstandigheden, hoeveel punten de bestuurder verliest;

2° voor de bestuurders die het door Hem bepaalde aantal punten bereikt hebben, preventieve of educatieve maatregelen voorschrijven;

3° voor de bestuurders die het door Hem bepaalde aantal punten bereikt hebben, dat echter lager moet liggen dan het in § 2, 2°, bepaalde aantal punten, het recht tot sturen opschorten, waarbij de duur van de opschorting niet meer mag bedragen dan een jaar en de opschorting zelf door een rechtbank moet worden uitgesproken.

§ 3. Wanneer de betrokkene ervan wordt in kennis gesteld dat werd vastgesteld dat hij een van de in § 1 bedoelde overtredingen heeft begaan, wordt hem, zo nodigsamen met het voorstel van minnelijke schikking, meegedeeld hoeveel punten hij kan verliezen, alsmede het feit dat verwerking van de gegevens over die punten geautomatiseerd is en dat hij tegen die beslissing kan opkomen bij een rechtbank. Die mededelingen staan vermeld op het formulier dat hem wordt toegezonden.

§ 4. De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit hoeveel punten een bestuurder wint die tijdens een volledig kalenderjaar geen enkele van de in § 1 bedoelde overtredingen heeft begaan. »

VERANTWOORDING

De oprichting van een centraal bestand van overtredingen in het Ministerie van Verkeerswezen is gevaarlijk. Die

N° 27 DE M. DRAPS ET CONSORTS

(En ordre subsidiaire à l'amendement n° 26)

Art. 5

Remplacer l'article 25 proposé par la disposition suivante :

« Art. 25. — § 1^{er}. Le permis de conduire est affecté d'un nombre de points. Le nombre de ces points est réduit de plein droit si le titulaire du permis a commis l'une des infractions graves visées à l'article 29 ainsi que les infractions, que le Roi désigne, aux autres dispositions de la présente loi, à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et aux arrêtés pris en vertu de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Une infraction est réputée avoir été commise lorsqu'elle a fait l'objet d'un paiement d'une transaction proposée par le ministère public, soit d'une condamnation passée en force de chose jugée.

§ 2. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres :

1° attribuer à chaque infraction visée au § 1^{er} un nombre minimum et un nombre maximum de points déterminé en fonction de sa gravité; suite à la constatation d'une infraction, l'autorité judiciaire saisie appréciera en fonction des circonstances, le nombre de points à retirer au conducteur;

2° déterminer, à l'égard des conducteurs qui atteignent le nombre de points fixé par Lui, des mesures préventives ou éducatives;

3° déterminer à l'égard des conducteurs qui atteignent le nombre de points fixé par Lui mais qui doit être inférieur au nombre de points fixé au § 2, 2°, les modalités d'une suspension du droit de conduire qui ne pourra dépasser un an et qui devra être prononcée par un tribunal.

§ 3. Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions visées au § 1^{er} a été relevée à son encontre, il est informé, simultanément à la proposition de transaction s'il échet, de la perte de points qu'il est susceptible d'encourir, de l'existence d'un traitement automatisé de ces points et de la possibilité pour lui d'un droit de recours devant les tribunaux. Ces mentions figurent sur le formulaire qui lui est communiqué.

§ 4. Le Roi fixe par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres le nombre de points à rajouter au conducteur qui, pendant une année civile, n'a commis aucune des infractions visée au § 1^{er}. »

JUSTIFICATION

La création, au sein des services du Ministère des Communications, d'un fichier central des infractions, est

oplossing moet uitgesloten worden. Er kan op geen enkele manier worden gegarandeerd dat het voorgestelde administratieve bestand vertrouwelijk zal zijn. Het bestaan van een centraal strafregister maakt het voornoemde bestand trouwens overbodig.

Het bestaan van een rijbewijs met punten mag in geen geval aanleiding geven tot het negeren van de rechten van de verdediging, waarbij elke mogelijkheid van beroep uitgesloten is en men zich beperkt tot het blindelings noteren van de punten, wat dan bovendien nog enkel onder het toezicht van een administratieve overheid gebeurt.

Bovendien is het de rechterlijke overheid, en dat geldt zowel voor het parket als voor de rechtbanken, die over de ernst van de overtreding moet blijven oordelen, rekening houdend met de omstandigheden waarin ze werd begaan. Dat is ook de reden waarom voor iedere overtreding een minimum en een maximum aantal punten moet worden vastgelegd.

Als preventieve maatregel moeten voor iedere bestuurder twee puntendrempels worden gehanteerd :

— wanneer de eerste drempel wordt overschreden, worden de bestuurder preventieve of educatieve maatregelen opgelegd (voorbeeld : opnieuw examen afleggen, rijlessen volgen ...);

— na het overschrijden van de tweede drempel wordt de zaak bij de rechtbank aanhangig gemaakt en kan deze het recht tot sturen opschorten.

Bovendien moet een bestuurder, die als gevolg van overtredingen strafpunten heeft opgelopen, ook de kans krijgen om dat aantal punten opnieuw terug te schroeven op grond van de tijdsspanne waarin hij sindsdien geen nieuwe overtredingen meer heeft begaan.

dangereuse et est à exclure. Aucune garantie réelle ne peut être fournie quant au caractère confidentiel du fichier administratif proposé. L'existence d'un casier judiciaire central rend, de plus, cette création superflue.

L'existence d'un système de permis de conduire à points ne peut en aucun cas déboucher sur le non-respect des droits de la défense en excluant toute possibilité de recours en se bornant à une application aveugle d'une comptabilisation des points sous le seul contrôle d'une autorité administrative.

En outre, il convient de laisser au pouvoir judiciaire, tant pour le Parquet que pour les tribunaux, un pouvoir d'appréciation quant à la gravité de l'infraction, compte tenu du contexte dans lequel elle a été commise. C'est notamment pour cette raison qu'il faut prévoir pour chaque infraction un nombre minimum et maximum de points.

Dans un but préventif, deux niveaux de points doivent être déterminés pour chaque conducteur :

— celui à partir duquel le conducteur est astreint à des mesures préventives ou éducatives (par exemple : repasser un examen, suivre des cours d'auto-école, etc...);

— celui à partir duquel le tribunal est saisi et peut prononcer une suspension du droit de conduire.

De plus, il convient de permettre à un conducteur ayant encouru des points de pénalité suite à des infractions commises, de bénéficier de possibilités de voir diminuer ce nombre de points en fonction du temps écoulé sans que de nouvelles infractions aient été commises.

W. DRAPS
L. OLIVIER
A. DE DECKER
S. KUBLA

N° 28 VAN DE HEER DRAPS

Art. 14

In het voorgestelde artikel 34, § 1 vervangen door wat volgt :

« Art. 34. — § 1. Een administratieve boete van 25 frank wordt opgelegd aan degene die op een openbare plaats een voertuig bestuurt of een rijder geleidt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, wanneer uit de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht blijkt, of wanneer de bloedanalyse een alcoholgehalte van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft.

De Koning bepaalt de wijze waarop de in het vorige lid bepaalde administratieve boete wordt geïnd ».

VERANTWOORDING

Het is een feit dat het gebruik van alcohol heel vaak verkeersongevallen veroorzaakt.

N° 28 DE M. DRAPS

Art. 14

Remplacer l'article 34, § 1^{er} proposé par ce qui suit :

« Art. 34. — § 1^{er}. Doit s'acquitter d'une amende administrative de 25 francs quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieur à 0,35 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme.

Le Roi règle les modalités de perception de l'amende administrative visée à l'alinéa précédent. »

JUSTIFICATION

Il est certain que l'absorption d'alcool est très souvent à la base d'accidents de la circulation.

Inzake preventie moet een bijkomende inspanning worden geleverd om alle weggebruikers meer verantwoordelijkheidsbesef bij te brengen.

Daar de gevolgen van alcoholgebruik op de menselijke gedragingen sterk van persoon tot persoon verschillen, ware het aangewezen een alcoholgehalte in te voeren, tussen 0,5 gram en 0,8 gram per liter bloed, dat vooral een groter aantal preventieve controles zou rechtvaardigen.

Het zou om een geringe boete gaan van niet-gerechtigde aard (geen inschrijving in het strafregister en geen invloed op het rijbewijs met punten); de verbalisanten dienen de nodige maatregelen te nemen om te voorkomen dat de bestuurder, zolang zijn gehalte 0,5 gram per liter overschrijdt, zijn weg vervolgt.

De inning van de administratieve boete kan ogenblikkelijk geschieden. Met de opbrengst kunnen systematische controlecampagnes gefinancierd worden om zowel preventief als ontradend op te treden.

N^o 29 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 14

Het voorgestelde artikel 34, § 2, aanvullen met 5°, luidend als volgt :

« 5° *hij die, onderworpen aan de bijzondere bepalingen van artikel 24 inzake de stage voor jongeren van 17 tot 18 jaar, op een openbare plaats een voertuig bestuurt of een rijder geleidt, en bij wie de ademtest of de bloedanalyse enig alcoholgehalte aangeeft* ».

VERANTWOORDING

Zeer jonge bestuurders die zich in het raam van een vrijwillige stage met het besturen van een auto vertrouwd willen maken, mogen geen alcohol drinken. Daarbij moet een pro mille van 0,00/1000 de regel zijn.

N^o 30 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 18

In het voorgestelde artikel 38, § 2, de woorden « De rechter moet het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken, voor een duur van acht dagen of meer, of voorgoed : » vervangen door de woorden « De rechter kan het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken, voor een duur van ten minste vijftien dagen of voorgoed : ».

Un effort supplémentaire sur le plan préventif doit être fait pour responsabiliser l'ensemble des usagers.

Les conséquences de l'absorption d'alcool sur le comportement humain étant très variable en fonction des individus, il est indiqué de prévoir un taux d'alcoolémie (entre 0,5 gr/l et 0,8 gr/l de sang) qui justifierait avant tout l'intensification de contrôles préventifs.

L'amende serait faible, non judiciaire (pas de trace au casier judiciaire et pas d'incidence sur le permis à points) et les verbalisants seraient invités à prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher l'automobiliste de poursuivre sa route tant que son taux dépasse 0,5 gr/litre.

La perception de l'amende administrative pourrait être immédiate et son produit couvrirait les frais d'organisation de campagnes de contrôles systématiques et ceci dans un but à la fois préventif et dissuasif.

W. DRAPS

N^o 29 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 14

Compléter l'article 34, § 2 proposé par un 5°, libellé comme suit :

« 5° *Quiconque, qui, soumis aux mesures particulières prescrites par l'article 24 pour le stage des jeunes âgés de 17 à 18 ans, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture alors que l'analyse de l'haleine ou l'analyse sanguine révèle une quelconque concentration d'alcool* ».

JUSTIFICATION

Les très jeunes conducteurs se familiarisant avec la conduite automobile dans le cadre d'un stage volontaire, ne peuvent pas boire d'alcool. 0,00/1 000 doit être la règle.

W. DRAPS
A. DE DECKER
S. KUBLA
L. OLIVIER

N^o 30 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 18

In limine de l'article 38, § 2, proposé, remplacer les mots « Le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur, pour une durée de huit jours au plus, ou à titre définitif : » par les mots « Le juge peut prononcer une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur, pour une durée de quinze jours au moins ou à titre définitif : ».

VERANTWOORDING

De beoordelingsbevoegdheid van de rechter moet gehandhaafd blijven.

N^o 31 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 19

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De vaststelling door het Openbaar Ministerie van de dag waarop de schorsing ingaat, is een regeling die in de praktijk soepel genoeg werkt. Het is niet wenselijk de tenuitvoerlegging van de vervallenverklaringen op te dragen aan een bestuur dat niet de waarborgen van een gerechtelijk orgaan biedt.

N^o 32 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 24

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De thans geldende wijze van tenuitvoerlegging waarop toezicht wordt uitgeoefend door de rechterlijke macht, biedt meer waarborgen dan die welke luidens het ontwerp aan het bestuur zou worden toegekend.

N^o 33 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 34

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De installatie van een netwerk voor de automatische detectie van overtredingen impliceert uiteraard dat voertuigen worden geïdentificeerd met behulp van verdeckt opgestelde camera's.

Het stelselmatige gebruik van dat soort van toestellen dreigt de eerbied voor de persoonlijke levenssfeer in het gedrang te brengen.

Voorts is er geen enkele waarborg dat die toestellen behoorlijk werken en dat rekening wordt gehouden met bijzondere omstandigheden die de overtreding rechtvaardigen of althans verklaren.

JUSTIFICATION

Il convient de maintenir le pouvoir d'appréciation du juge.

N^o 31 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 19

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

La fixation par le Ministère public de la date à laquelle la suspension prend cours présente dans la pratique la souplesse voulue. Il n'est pas souhaitable de déléguer à une administration ne présentant pas les garanties d'un organe judiciaire les modalités d'exécution des déchéances.

N^o 32 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 24

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Les modalités d'exécution actuelles contrôlées par le pouvoir judiciaire offrent plus de garanties que celles qui seraient confiées selon le projet à l'administration.

N^o 33 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 34

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

L'installation d'un réseau de détection automatique des infractions commises implique par essence l'identification des véhicules au moyen d'appareils photographiques qui peuvent être dissimulés.

L'utilisation systématique de ce type d'appareils est de nature à compromettre le respect dû à la vie privée.

De plus, rien ne garantit le bon fonctionnement de ces appareils et l'appréciation de circonstances particulières justifiant ou à tout le moins expliquant l'infraction.

N° 34 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 35

De eerste paragraaf van het voorgestelde artikel 63 aanvullen met een 3°, luidend als volgt :

« 3° ingeval de betrokkene, nadat de ademtest en de ademanalyse zijn verricht die beide een alcoholgehalte per liter uitgeademde lucht van ten minste 0,35 milligram aanwijzen, zich blijkbaar niet in de in artikel 35 bedoelde toestand bevindt, kan hij formeel om een tegenexpertise via een bloedafneming verzoeken.

De alcoholconcentratie die tengevolge van de bloedanalyse wordt aangegeven, vormt het enige bewijskrachtige gegeven, in de veronderstelling dat, vergeleken met de resultaten van de ademanalyse, een verschil van meer dan 10 % wordt geconstateerd. »

VERANTWOORDING

De automobilist die gereede twijfels heeft over de goede afstelling van de ademtest- en analyse-apparaten, moet een bloedanalyse kunnen vorderen.

Die bloedanalyse moet uiterlijk binnen één uur na de ademanalyse plaatshebben.

De betrouwbaarheid van de bloedanalyse behoeft niet meer te worden aangetoond. In tal van landen blijft dit bewijsmiddel trouwens het enig toegestane.

N° 35 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 39

Het 1° weglaten.

VERANTWOORDING

Het eerste artikel van de wet van 21 juni 1985 dat bepaalde dat de Koning maatregelen neemt « met het oog op de verkeersveiligheid en ter bevordering van een rationeel energieverbruik », behoort te worden overgenomen.

Alleen maar aangeven dat het technische reglement niet uitsluitend op die aangelegenheden betrekking heeft om die aangelegenheden weg te laten, overtuigt niet.

N° 36 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 40

In § 1, 2de lid, en in § 2, 2de lid, van het voorgestelde artikel 2, tussen de woorden « bepaalt Hij » en de woorden « de administratieve maatregelen », de woorden « met inachtneming van de rechten van de verdediging » invoegen.

N° 34 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 35

Compléter l'article 63, § 1^{er} proposé par un 3°, libellé comme suit :

« 3° au cas où après avoir procédé au test et à l'analyse d'haleine décélant tous deux un taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,35 milligramme, l'intéressé ne se trouvant apparemment pas dans l'état visé à l'article 35, celui-ci fait formellement la demande d'une contre-expertise par prélèvement sanguin.

La concentration d'alcool révélée suite à l'analyse du sang prélevé constituera le seul élément probant dans l'hypothèse où une différence de plus de 10 % est constatée par rapport aux indications fournies par l'analyse d'haleine. »

JUSTIFICATION

Il convient de laisser à l'automobiliste qui peut raisonnablement douter du bon réglage des appareils de test et d'analyse d'haleine, le soin de requérir une analyse sanguine.

Cette analyse sanguine devrait avoir lieu au maximum dans l'heure qui suit celle de l'analyse d'haleine.

La fiabilité des analyses sanguines n'est plus à démontrer. Ce mode de preuve reste d'ailleurs le seul admis dans de nombreux pays.

N° 35 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 39

Supprimer le 1°.

JUSTIFICATION

Il convient de reprendre le libellé de l'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985, qui prévoyait que le Roi prenait des mesures « en vue d'assurer la sécurité routière et de favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie ».

Le fait d'invoquer pour les supprimer que le règlement technique n'a pas exclusivement trait à ces matières, n'est pas convaincant.

N° 36 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 40

Au § 1^{er}, alinéa 2 et au § 2, alinéa 2 de l'article 2 proposé, entre les mots « Il détermine » et les mots « à cette fin », insérer les mots « dans le respect des droits de la défense ».

VERANTWOORDING

Allereerst moeten de rechten van de verdediging onverkort gewaarborgd blijven, ook al gaat het om een administratieve straf die wordt opgelegd aan degene die door de administratieve overheid benoemd of erkend is en aan het beheer van een openbare dienst deelneemt.

N^o 37 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 40

In § 2, 3de lid, van het voorgestelde artikel 2, de woorden « die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning » **vervangen door de woorden** « die kunnen bestaan uit de intrekking van de erkenning »

VERANTWOORDING

Zoals de Raad van State in zijn advies opmerkt, is het uitspreken van administratieve boeten tegen constructeurs, importeurs of fabrikanten van voertuigen, onderdelen daarvan of toebehoren daarbij, die geen openbare dienst verlenen, vatbaar voor kritiek.

N^o 38 VAN DE HEER DRAPS c.s.

Art. 40

§ 3 van het voorgestelde artikel 2 vervangen door wat volgt :

« § 3. *De Minister kan een rechtsvordering instellen om voertuigen, onderdelen daarvan of veiligheidstoebehoren daarbij uit de handel of eventueel uit het verkeer te doen nemen* ».

VERANTWOORDING

De Minister van Verkeerswezen mag niet langer het recht hebben om de zaak voor het gerecht te brengen in de voorwaarden zoals ze in deze paragraaf worden bepaald.

N^o 39 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 8

Dit artikel weglaten.

JUSTIFICATION

Il convient avant tout de préserver les droits de la défense, même s'il s'agit d'une sanction administrative qui frappe celui qui, nommé ou agréé par l'autorité administrative, participe à la gestion du service public.

N^o 37 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 40

Au § 2, alinéa 3 de l'article 2 proposé, remplacer les mots « qui peuvent consister en amendes administratives, dont le montant et les modalités sont fixés par lui ou comprendre le retrait de l'agrément » **par les mots** « qui peuvent consister en un retrait de l'agrément ».

JUSTIFICATION

Ainsi que le fait remarquer le Conseil d'Etat dans son avis, le prononcé d'amendes administratives à charge des constructeurs, importateurs ou fabricants de véhicules de leurs éléments et de leurs accessoires, qui ne se trouvent pas dans le cas d'un service public, est critiquable.

N^o 38 DE M. DRAPS ET CONSORTS

Art. 40

Remplacer le § 3 de l'article 2 proposé par ce qui suit :

« § 3. *Le Ministre peut intenter une action en justice en vue d'ordonner le retrait de la vente et éventuellement de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité* ».

JUSTIFICATION

Il convient désormais de ne plus laisser au Ministre des Communications le pouvoir d'évocation devant les autorités judiciaires dans les conditions telles qu'elles sont prévues par ce paragraphe.

W. DRAPS
L. OLIVIER
A. DE DECKER

N^o 39 DE M. HENDRICK

Art. 8

Supprimer cet article.

VERANTWOORDING

Dit artikel beoogt ten onrechte de beoordelingsbevoegdheid van de rechter te beperken. Die maatregel getuigt van een bureaucratische ingesteldheid.

De zogenaamde zware overtredingen worden door de administratie op grond van louter theoretische criteria vastgesteld. Nu weet iedereen dat de ernst van een vergrijp ook van de omstandigheden afhangt. Overigens bestaat altijd het gevaar dat de verbaliserende instantie machtsmisbruik pleegt.

Het verdient dus aanbeveling dat de burger tegen het risico van een willekeurige behandeling beschermd wordt. Dat is met name een van de taken en opdrachten van de rechter. Hij moet dus zijn beoordelingsbevoegdheid behouden.

N° 40 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 10

Het voorgestelde 2° weglaten.

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording bij amendement n° 39.

N° 41 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 14

A) **In fine van het voorgestelde artikel 34, § 1, de woorden** « van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of de bloedanalyse een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed », **vervangen door de woorden** « van ten minste 0,35 milligram en minder dan 0,55 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of de bloedanalyse een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,8 gram en minder dan 1,2 gram per liter bloed ».

B) **In § 2, 1°, van het voorgestelde artikel 34, de woorden** « 0,35 milligram » **vervangen door de woorden** « 0,56 milligram ».

VERANTWOORDING

De tekst van het ontwerp is overdreven streng. Rekening houdend met de sociale gewoonten en het gedragspatroon in ons land is het totaal onredelijk om het strafbare alcoholgehalte te reduceren tot 0,5 (dat wil zeggen minder dan twee glazen bier, wijn of aperitief).

In de twaalf landen van de EEG is Nederland trouwens de enige uitschieter; alle andere landen hebben een percentage van 0,8 of meer.

Het strafbare alcoholgehalte terugbrengen op 0,5 % zou ons gedrag en onze sociale gewoonten ingrijpend wijzigen,

JUSTIFICATION

Cet article veut, à tort, réduire le pouvoir d'appréciation du juge. Cette mesure relève d'une vision bureaucratique.

Les infractions réputées graves sont fixées par l'administration sur des critères purement théoriques. Or, tout le monde sait que la gravité d'une faute est aussi fonction des circonstances. Par ailleurs, il y a toujours un risque de voir l'autorité verbalisante faire un usage abusif de son pouvoir.

Il convient donc de garantir le citoyen contre les risques d'arbitraire. C'est notamment un des rôles et une des fonctions du juge. Il faut donc lui garder son pouvoir d'appréciation.

N° 40 DE M. HENDRICK

Art. 10

Supprimer le 2° proposé.

JUSTIFICATION

Voyez la justification de l'amendement n° 39.

N° 41 DE M. HENDRICK

Art. 14

A) **In fine du § 1^{er}, de l'article 34 proposé, remplacer les mots** « d'au moins 0,22 milligramme et inférieur à 0,35 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme » **par les mots** « d'au moins 0,35 milligramme et inférieur à 0,55 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,8 gramme et inférieure à 1,2 gramme ».

B) **Au § 2, 1°, de l'article 34 proposé, remplacer les mots** « 0,35 milligramme » **par les mots** « 0,56 milligramme ».

JUSTIFICATION

Le texte du projet est excessif. Compte tenu des habitudes sociales et des comportements dans notre pays, vouloir abaisser à 0,5 le taux punissable, c'est-à-dire moins de 2 verres de bière, de vin ou d'apéritif, est tout à fait déraisonnable.

D'ailleurs, des 12 pays de la CEE, seuls les Pays-Bas se distinguent, tous les autres ont adopté 0,8 % ou plus.

Abaisser le taux punissable à 0,5 % aurait pour effet, si toutefois cette mesure était largement respectée, ce qui est

althans indien die maatregel strikt wordt nageleefd, wat niet erg waarschijnlijk is.

Die wijziging kan des te moeilijker worden gerechtvaardigd, omdat het fout is te denken dat bij een dergelijke alcoholconcentratie de bestuurder als gevaarlijk moet worden beschouwd.

Het is dan ook onaanvaardbaar de Uitvoerende Macht de mogelijkheid te bieden om de burgers met repressiemaatregelen ertoe te dwingen hun gewoonten te veranderen, terwijl zij vooraf niet werden geraadpleegd over de doeltreffendheid van dergelijke radicale en onrust zaaiende maatregelen en ook niet kon worden uitgemaakt of de meerderheid van de bevolking voorstander is van dergelijke maatregelen.

N^o 42 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 17

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De huidige wettekst is duidelijk en heeft betrekking op toestanden die ondubbelzinnig zijn en daarom daadwerkelijk kunnen beoordeeld worden door wie ermee geconfronteerd wordt.

De tekst van het wetsontwerp is daarentegen in een voor de rechtzoekenden onverstaaanbaar taaltje opgesteld. Hoe kan iemand die een andere persoon vraagt een voertuig te gebruiken of het hem toevertrouwt, al dan niet redelijk veronderstellen dat de persoon tot wie hij zich richt in overtreding is met artikel 34, § 2, 1^o, of dat hij zich blijkbaar in de in artikel 35 beschreven toestand bevindt? En nochtans, indien die veronderstelling fout is, loopt hij gevaar veroordeeld te worden tot een geldboete van 16 000 tot 160 000 frank en tot gevangenisstraf van 15 dagen tot 6 maanden.

Zelfs al kent men de inhoud van artikel 34, § 2, 1^o, dan nog is men geen stap vooruit, want daar wordt gesteld dat in overtreding is « hij die op een openbare plaats een voertuig bestuurt (...) terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet ».

Hoe kan een Parlement dat dergelijke teksten zou goedkeuren, in alle ernst hopen dat de burger de wetten naleeft? En dat hij respect opbrengt voor hen die de wetten maken?

N^o 43 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 18

In het voorgestelde artikel 38, § 1, het 3^o weglaten.

VERANTWOORDING

Het heeft geen zin de mogelijkheid in te voeren om het verval van het recht om een voertuig te besturen uit te spreken bij een veroordeling wegens een zogenaamde zware overtreding. De huidige wet voorziet niet in een dergelijke

très peu probable, une modification profonde de notre comportement et de nos habitudes sociales.

Modifications d'autant moins justifiées qu'il est abusif de considérer qu'à ce taux, un conducteur doit être traité comme dangereux.

Il paraît donc inacceptable de doter l'Exécutif des moyens de contraindre les citoyens, par la force répressive, à changer leurs habitudes, sans qu'ils n'aient auparavant été consultés sur l'opportunité de mesures aussi radicales et perturbantes, et que l'adhésion de la majorité de la population à de telles mesures ait pu être dûment constatée.

N^o 42 DE M. HENDRICK

Art. 17

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Le texte de l'actuelle loi est clair et vise des situations qui, par leur caractère manifeste, peuvent effectivement être appréciées par celui qui s'y trouve confronté.

Par contre, le texte du projet est, lui, rédigé dans un jargon incompréhensible du justiciable. Comment quiconque qui s'adresse à quelqu'un pour l'inviter à utiliser un véhicule ou lui confier la conduite, pourrait-il ou non raisonnablement présumer que la personne à qui il s'adresse est en infraction à l'article 34, § 2, 1^o, ou qu'elle se trouve apparemment dans l'état fixé à l'article 35? Pourtant, s'il ne présume pas bien, il est passible d'une amende de 16 000 à 160 000 francs et de 15 jours à 6 mois de prison.

Même si l'on connaît la teneur de l'article 34, § 2, 1^o, on n'est pas plus avancé puisque cet article définit comme étant en infraction « quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ».

Comment un Parlement qui voterait de tels textes, pourrait-il espérer, sans rire, que le citoyen soit respectueux des lois? Et de ceux qui les font?

N^o 43 DE M. HENDRICK

Art. 18

A l'article 38, § 1^{er}, proposé, supprimer le 3^o.

JUSTIFICATION

Il n'y a aucune raison d'introduire la possibilité de la déchéance du permis de conduire, en cas de condamnation pour faute réputée grave. Cette possibilité ne se trouve pas dans l'actuelle loi et, en outre, les infractions réputées

mogelijkheid en bovendien beslist het bestuur op louter theoretische gronden wat zware overtredingen zijn, zonder met de dagelijkse realiteit ook maar in het minst rekening te houden.

In hetzelfde artikel voorziet het 4° in de intrekking van het rijbewijs voor om het even welke overtreding indien de betrokkene binnen het jaar drie veroordelingen heeft opgelopen.

N° 44 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 27

In het voorgestelde artikel 55, het 5° weglaten.

VERANTWOORDING

Het gewoon niet naleven van een reglement dat door het bestuur is uitgevaardigd — die overtreding kan overigens onopzettelijk zijn — mag niet tot een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs leiden indien die overtreding geen ongeval met verwondingen heeft veroorzaakt. Indien dit laatste wel het geval is, wordt zulks reeds in het 3° geregeld.

N° 45 VAN DE HEER HENDRICK

Art. 19

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Er is geen reden om de regels volgens welke de vervallenverklaring ingaat, niet bij wet te bepalen.

Er is geen reden om in deze aangelegenheden andermaal alle bevoegdheden aan de Koning te verlenen.

N° 46 VAN DE HEREN LEBRUN EN TOMAS

Art. 4

Het voorgestelde artikel 24 vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. — *De nieuwe, door de Koning aangewezen houders van een rijbewijs worden gedurende een jaar aan een rijstage onderworpen. Die stageperiode gaat in de dag waarop het rijbewijs wordt afgegeven.*

Tijdens de stageperiode wordt aan het aan de nieuwe bestuurders afgegeven rijbewijs de helft van het oorspronkelijk in artikel 25, § 1, 1ste lid, bedoelde aantal punten toegekend.

Verliezen de nieuwe bestuurders al die punten, dan moeten zij zich, onverminderd de in de overige artikelen bepaalde maatregelen, onderwerpen aan een

graves sont décidées par l'administration de façon purement théorique et dans l'ignorance la plus totale de la réalité quotidienne.

Enfin, le 4° du même article permet le retrait du permis de conduire pour toute infraction, si l'intéressé a encouru 3 condamnations dans l'année.

N° 44 DE M. HENDRICK

Art. 27

Supprimer le 5° de l'article 55 proposé.

JUSTIFICATION

Un simple non-respect du règlement édicté par l'administration, non-respect qui peut d'ailleurs n'être qu'involontaire, ne peut pas entraîner le retrait immédiat du permis, si cette infraction n'a pas été la cause d'accident corporel et si c'est le cas, celui-ci est déjà visé au 3°.

N° 45 DE M. HENDRICK

Art. 19

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Il n'y a aucune raison de ne pas fixer, par la loi, les règles selon lesquelles les déchéances prennent cours.

Il n'y a aucune raison de donner de nouveau tous les pouvoirs au Roi dans ces matières.

R. HENDRICK

N° 46 DE MM. LEBRUN ET TOMAS

Art. 4

Remplacer l'article 24 proposé par la disposition suivante :

« Art. 24. — *Les nouveaux titulaires d'un permis de conduire, désignés par le Roi, sont soumis pendant une période d'une année à un stage de conduite. Cette période de stage prend cours à la date de la délivrance du permis de conduire.*

Durant la période de stage, le permis de conduire délivré aux nouveaux conducteurs est affecté de la moitié du nombre de points initial prévu à l'article 25, § 1^{er}, alinéa 1^{er}.

En cas de perte totale des points, outre les mesures prévues aux autres articles de la présente loi, les nouveaux conducteurs devront se soumettre à une

specifieke opleiding waarvan de inhoud en de nadere regelen door de Koning worden bepaald.

De Koning kan eveneens, bij een in Ministerraad overlegd besluit, voor de nieuwe houders van een rijbewijs die 18 tot 23 jaar oud zijn, bijzondere maatregelen voorschrijven die gelden gedurende de eerste 6 maanden van de stage en verband houden met het aantal aan boord van het voertuig toegestane passagiers en de uren tijdens welke een stuurverbod geldt . »

VERANTWOORDING

Het amendement beperkt de maatregelen die op nieuwe bestuurders van toepassing zijn, tot de afgifte van een rijbewijs waarop een oorspronkelijk puntenaantal voorkomt dat met de helft is verminderd. Het laat de jonge bestuurders de mogelijkheid te bewijzen dat ze werkelijk kunnen rijden. Alleen de risicobestuurders, dat wil zeggen degenen die al in het eerste jaar al hun punten zijn kwijtgespeeld, worden gestraft. Zij moeten bovendien een opleiding volgen die hen bewust maakt voor de oorzaken en gevolgen van verkeersongevallen.

De Koning wordt gemachtigd om het precieze programma van de lessen te bepalen en de scholen te erkennen die zulke lessen mogen geven.

Aangezien het rijbewijs voor nieuwe bestuurders slechts drie punten telt, leidt elke overtreding als omschreven in artikel 25, 2de lid, die één keer wordt vastgesteld, dadelijk tot de intrekking van het rijbewijs.

Het laatste lid heeft betrekking op de maatregelen die op jonge bestuurders van 18 tot 23 jaar van toepassing zijn.

Om de jongeren een grotere rijvaardigheid bij te brengen en ze beter met hun voertuig vertrouwd te maken, stelt de Koning vooraf de voorwaarden vast waaronder jongeren tussen 17 en 18 jaar een voertuig mogen besturen nog vóór ze hun rijbewijs hebben behaald. Voor jongeren die voormelde opleiding hebben gevolgd, gelden de in het laatste lid bepaalde maatregelen niet.

N^o 47 VAN DE HEREN LEBRUN EN TOMAS

Art. 31

§ 3 van het voorgestelde artikel 59 vervangen door wat volgt :

« § 3. — De in § 1, 1^o en 2^o, van dit artikel bedoelde personen aan wie een ademtest opgelegd wordt, behouden het recht om zich te onderwerpen aan een bloedproef, uitgevoerd door een daartoe opgevorderde geneesheer, indien de alcoholconcentratie meer dan 0,35 mg per liter uitgeademde alveolaire lucht bedraagt.

Bij onderlinge afwijking van de uitslagen van de ademanalyse en de bloedproef, wordt rekening gehouden met de uitslag van de bloedproef.

De kosten van de bloedproef komen voor rekening van de onderzochte persoon indien de bij artikel 34 bedoelde overtreding bewezen is.

formation spécifique dont le contenu et les modalités sont déterminés par le Roi.

Le Roi peut également, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prescrire des mesures particulières pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire âgés de 18 à 23 ans pendant les premiers 6 mois du stage, concernant le nombre de passagers admissible à bord du véhicule et les heures pendant lesquelles la conduite est interdite. »

JUSTIFICATION

L'amendement limite les mesures applicables aux nouveaux conducteurs à l'octroi d'un permis affecté d'un nombre de points initial réduits de moitié. Il laisse la possibilité aux jeunes conducteurs prudents de prouver leur maîtrise de la conduite. Seuls les conducteurs à risques, c'est-à-dire les nouveaux conducteurs qui auront perdu la totalité de leurs points dès la première année, seront pénalisés. En outre, ils devront suivre une formation les sensibilisant aux causes et conséquences des accidents de la route.

Il appartient au Roi de déterminer le programme exact de ces cours et d'agréer les écoles aptes à les dispenser.

Le permis ne comportant que trois points pour les nouveaux conducteurs, toute infraction, telle que définie à l'article 25, alinéa 2, constatée une seule fois, donnera immédiatement lieu au retrait du permis de conduire.

Le dernier alinéa concerne les mesures applicables aux nouveaux conducteurs âgés de 18 à 23 ans.

Afin d'éduquer les jeunes à une meilleure maîtrise de leur véhicule, le Roi fixera préalablement les conditions permettant aux jeunes, entre 17 et 18 ans, de conduire un véhicule avant l'octroi du permis de conduire. Pour les jeunes ayant suivi cette formation, les mesures prévues par le dernier alinéa ne s'appliquent pas.

N^o 47 DE MM. LEBRUN ET TOMAS

Art. 31

Remplacer le § 3 de l'article 59 proposé par ce qui suit :

« § 3. — Les personnes visées au § 1^{er}, 1^o et 2^o, du présent article, et auxquelles une analyse d'haleine est imposée, conservent le droit de se soumettre à un prélèvement sanguin effectué par un médecin requis à cet effet, si la concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré est de plus de 0,35 milligramme.

En cas de différence de résultats entre l'analyse d'haleine et le prélèvement sanguin, il est tenu compte du résultat fourni par le prélèvement sanguin.

Les frais du prélèvement sanguin sont à charge de la personne examinée si l'infraction prévue à l'article 34 est établie. »

VERANTWOORDING

Wil men de rechten van de verdediging vrijwaren, dan moet iedere persoon het recht behouden om, als tegenexpertise, een bloedproef te vragen.

N^o 48 VAN DE HEREN LEBRUN EN TOMAS

Art. 5

Het voorgestelde artikel 25 vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 25. — § 1. Aan het voor het besturen van een motorvoertuig vereiste rijbewijs worden zes punten toegekend. Dat aantal punten wordt verlaagd onder de in § 2, 2de lid, bepaalde voorwaarden, indien de houder van het rijbewijs een van de in § 2, 1ste lid, bedoelde overtredingen begaat.

Wanneer het aantal punten tot nul is verminderd, verliest het rijbewijs zijn geldigheid onder de in § 4, bepaalde voorwaarden.

De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, bij de diensten die ressorteren onder de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, een bestand aanleggen, centraal bestand van de overtredingen genaamd, waarin de in § 2, 1ste lid, bedoelde overtredingen opgenomen worden die door de bestuurders van motorvoertuigen zijn begaan.

§ 2. Het aantal aan het rijbewijs toegekende punten wordt van rechtswege verlaagd wanneer een van de volgende overtredingen bewezen is :

a) Categorie 1 :

— de overtredingen bepaald in de artikelen 34, 35, 36 en 37 van deze wet, artikel 34, § 1, uitgezonderd;

— de overtredingen die tot gevolg hebben het onopzettelijk doden of onopzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel, als bedoeld in hoofdstuk II, Titel VIII van Boek II van het Strafwetboek;

— de overtredingen bepaald bij de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen;

— de vluchtmisdrijven bepaald in artikel 33 van deze wet.

b) Categorie 2 :

— de overtredingen bepaald in artikel 34, § 1, van deze wet;

— zware overtredingen zoals omschreven in artikel 29 van deze wet. Op de snelwegen wordt evenwel alleen een overschrijding met meer dan 30 km/u van de toegestane maximumsnelheid geacht een zware overtreding in de zin van deze wet te zijn;

— de overtredingen wegens het niet melden van het motorvoertuig voor een technische keuring, verricht door de daartoe erkende diensten van de automobielsinspectie, onder de voorwaarden bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968;

JUSTIFICATION

Afin de garantir les droits de la défense, toute personne doit pouvoir conserver le droit de demander une contre-expertise, consistant en une analyse de sang.

N^o 48 DE MM. LEBRUN ET TOMAS

Art. 5

Remplacer l'article 25 proposé par la disposition suivante :

« Art. 25. — § 1^{er}. Le permis de conduire exigible pour la conduite d'un véhicule à moteur est affecté de six points. Le nombre de ces points est réduit dans les conditions prévues au § 2, alinéa 2, si le titulaire du permis commet une des infractions prévues au § 2, alinéa 1^{er}.

Lorsque le nombre de points devient nul, le permis perd sa validité dans les conditions prévues au § 4.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, créer dans les services relevant du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, un fichier dénommé le Fichier central des Infractions reprenant les infractions, prévues au § 2, alinéa 1^{er}, commises par les conducteurs de véhicules à moteur.

§ 2. Le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit de plein droit lorsqu'est établie la réalité d'une des infractions suivantes :

a) Catégorie 1 :

— infractions prévues aux articles 34, 35, 36 et 37 de la présente loi, à l'exception de l'article 34, § 1^{er};

— infractions d'homicide et de lésions corporelles involontaires prévues au chapitre II, Titre VIII du Livre II du Code pénal;

— infractions prévues par la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

— infractions de délit de fuite prévues à l'article 33 de la présente loi;

b) Catégorie 2 :

— infractions prévues à l'article 34, § 1 de la présente loi;

— infractions graves telles que définies à l'article 29 de la présente loi. Toutefois sur autoroute, seul le dépassement de plus de 30 km/h de la vitesse maximum autorisée est considérée comme infraction grave au sens de la présente loi;

— infractions pour non-présentation du véhicule à moteur aux vérifications de contrôle technique, effectuées par les organismes d'inspection automobile agréés à cet effet, dans les conditions prévues à l'arrêté royal du 15 mars 1968;

— andere overtredingen dan die welke in de bij deze wet bepaalde categorieën 1 en 3 worden bedoeld en die betrekking hebben op de politie over het wegverkeer;

c) Categorie 3 :

— de overtredingen, door de Koning aangewezen in de besluiten die zijn uitgevaardigd krachtens de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals de veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

— de overtredingen wegens overschrijding met meer dan 10 km/u en minder dan 30 km/u van de toegestane maximumsnelheid.

Het bestaan van de overtreding wordt vastgesteld ofwel door betaling van de door het openbaar ministerie voorgestelde boete, ofwel door de betaling wegens overtreding van artikel 34, § 1, of nog door een in kracht van gewijsde gegane veroordeling.

§ 3. Wanneer een van de in § 2, 1ste lid, bedoelde overtredingen is bewezen, is het puntenverlies gelijk aan :

- voor een overtreding van categorie 1 : 3 punten;
- voor een overtreding van categorie 2 : 2 punten;
- voor een overtreding van categorie 3 : 1 punt.

Ingeval verscheidene in dit artikel bedoelde overtredingen gelijktijdig worden begaan, wordt het puntenverlies samengeteld tot maximum 4 punten.

§ 4. Ingeval de bestuurder alle punten verliest, wordt zijn rijbewijs voor twee maanden geschorst. Bij herhaling binnen een termijn van vijf jaar na de dag waarop de schorsing is uitgesproken, wordt de periode van twee maanden tot zes maanden verlengd.

Gedurende de schorsing worden tegen de betrokkene preventieve en educatieve maatregelen genomen waarvan de inhoud en de toepassingswijze door de Koning worden bepaald.

De in het centrale bestand van de overtredingen opgenomen overtredingen worden drie jaar na inschrijving ervan automatisch geschrapt. Tegelijkertijd krijgt de houder van het rijbewijs het erop toepasselijke puntenaantal terug.

§ 5. Volgens de door de Koning bepaalde wijze kan de houder van het rijbewijs een verhoging van het in het centraal bestand van overtredingen opgenomen puntenaantal verkrijgen indien hij lessen in verkeersveiligheid volgt.

§ 6. De houder van het rijbewijs wordt op de door de Koning bepaalde wijze in kennis gesteld van elke wijziging van het in het centraal bestand van de overtredingen opgenomen puntenaantal.

Onder de door de Koning vastgestelde voorwaarden kan hij kennis nemen van de gegevens in het bestand die hem betreffen en de fouten laten rechtzetten.

§ 7. Onverminderd het bepaalde in § 6, zijn de gegevens van het centraal bestand van de overtredingen alleen toegankelijk voor en mogen ze alleen worden gebruikt door de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort of diens gemachtigde, alsmede door de gerechtelijke overheid.

— infractions autres que celles définies par les catégories 1 et 3 prévues par la présente loi et relatives à la police de la circulation routière;

c) Catégorie 3 :

— infractions désignées par le Roi aux arrêtés pris en vertu de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

— infractions pour dépassement sur autoroute de plus de 10 km/h et de moins de 30 km/h de la vitesse maximum autorisée.

La réalité de l'infraction est établie soit par le paiement de l'amende proposée par le ministère public, soit par le paiement du chef d'infraction à l'article 34, § 1^{er}, soit par une condamnation passée en force de chose jugée.

§ 3. Lorsque l'une des infractions prévues à l'article 25, § 2, alinéa 1^{er}, est établie, la perte de points est égale :

- pour une infraction de catégorie 1 : à 3 points;
- pour une infraction de catégorie 2 : à 2 points;
- pour une infraction de catégorie 3 : à 1 point.

Dans le cas où plusieurs infractions prévues par le présent article sont commises simultanément, les pertes de points se cumulent dans une limite de 4 points.

§ 4. En cas de perte totale du nombre de points, le droit de conduire est suspendu pour une durée de deux mois. En cas de récidive, dans un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle est intervenue la suspension, la période de deux mois est portée à six mois.

Pendant la durée de la suspension, l'intéressé est soumis à des mesures préventives et éducatives dont le contenu et les modalités sont déterminés par le Roi.

Les infractions mentionnées au Fichier central des Infractions sont automatiquement effacées trois ans après leur inscription. Parallèlement, le titulaire du permis de conduire recouvre les points y afférant.

§ 5. Selon des modalités déterminées par le Roi, le titulaire du permis de conduire peut obtenir une augmentation des points repris dans le Fichier central des Infractions en suivant des cours de sécurité routière.

§ 6. Le titulaire du permis de conduire est avisé selon des modalités déterminées par le Roi, de toute modification du nombre de points repris dans le Fichier central des Infractions.

Il peut, aux conditions déterminées par le Roi, prendre connaissance des données de ce fichier qui le concernent et en faire rectifier les erreurs.

§ 7. Indépendamment des dispositions visées au § 6, les données du Fichier central des Infractions, ne sont accessibles et ne peuvent être utilisées que par le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions ou son délégué, ainsi que par les autorités judiciaires.

Met gevangenisstraf van drie maanden tot een jaar en met geldboete van honderd frank tot vijftigduizend frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die zich tot de gegevens van het centraal bestand van de overtredingen toegang heeft verschaft of ze heeft gebruikt, met uitzondering van de personen die daartoe bij of krachtens deze wet behoorlijk zijn gemachtigd. »

VERANTWOORDING

De eerste paragraaf omschrijft het rijbewijs met punten, bepaalt het oorspronkelijk aantal punten, regelt de puntenvermindering en de schorsing van het recht tot sturen.

Voorts wordt de Koning in de mogelijkheid gesteld inzake de punten die aan het rijbewijs zijn verbonden, een geïnformatiseerd bestand op te richten, met name het centraal bestand van de overtredingen.

De tweede paragraaf geeft een opsomming van overtredingen die in aanmerking komen voor het rijbewijs met punten. Naargelang de aard van die overtredingen worden ze in drie categorieën ingedeeld.

Categorie 1 omvat de zwaarste overtredingen. Een alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 gram per liter bloed beschouwen we echter niet als een overtreding van categorie 1.

Categorie 2 omvat de overtreding wegens een alcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 gram per liter bloed, alsook de zware overtredingen als bedoeld in het koninklijk besluit van 7 april 1976, voorts ook het rijden zonder geldig bewijs van technische keuring en de andere overtredingen die door de wet betreffende de politie over het wegverkeer worden bepaald.

De overtreding wegens de overschrijding met meer dan 10 km/u en minder dan 30 km/u van de toegestane maximumsnelheid op de autoweg behoort tot categorie 3.

Met andere overtredingen bepaald door de wet betreffende de politie over het wegverkeer bedoelen we de valse verklaringen betreffende het rijbewijs (art. 30, § 2, 3°) en het toevertrouwen van een voertuig aan een persoon die van het recht tot sturen vervallen is verklaard (art. 49).

Categorie 3 omvat de overtredingen door de Koning aangewezen in de besluiten die zijn uitgevaardigd krachtens de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische vereisten waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals de veiligheidstoebehoren moeten voldoen, alsook de overtredingen met meer dan 10 km/u en minder dan 30 km/u van de toegestane maximumsnelheid op de autoweg.

De derde paragraaf bepaalt hoeveel punten de bestuurder verliest voor een overtreding in elk van de drie categorieën.

De vierde paragraaf voert de schorsing in van het recht tot sturen bij verlies van alle punten; ook de duur ervan wordt bepaald. De overtreding en het puntenverlies dat zulks meebrengt worden na een periode van 3 jaar automatisch uit het centraal bestand van de overtredingen geschrapt.

De vijfde paragraaf bepaalt de positieve maatregelen die de houder van een rijbewijs in de mogelijkheid moeten stellen zijn puntenaantal voor een deel opnieuw te verhogen. Zulks gebeurt door het volgen van lessen in verkeersvei-

Est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et d'une amende de cent francs à cinquante mille francs ou de l'une de ces peines seulement, quiconque a accédé ou utilisé les données du Fichier central des Infractions, à l'exception des personnes dûment autorisées par ou en vertu de la présente loi.

JUSTIFICATION

Le premier paragraphe définit le permis de conduire à points, détermine le nombre de points initial, organise le retrait de points et la suspension du droit de conduire.

En outre, il autorise le Roi à créer un système de traitement automatisé des points attachés au permis de conduire : le Fichier Central des Infractions.

Le paragraphe deux établit la liste des infractions prises en considération pour le permis de conduire à points. Ces dernières sont réparties en trois catégories selon leur gravité.

La catégorie 1 reprend les infractions considérées comme les plus graves. Cependant, nous ne considérons pas l'infraction pour imprégnation alcoolique comprise entre 0,5 gr et 0,8 gr par litre de sang comme une infraction de catégorie 1.

La catégorie 2 reprend l'infraction pour imprégnation alcoolique comprise entre 0,5 gr et 0,8 gr par litre de sang, les infractions graves telles que définies par l'arrêté royal du 7 avril 1976, le fait de circuler sans carte de contrôle technique valable et les autres infractions prévues à la loi relative à la police de la circulation routière.

L'infraction pour dépassement sur autoroute de plus de 10 km/h et de moins de 20 km/h de la vitesse maximum autorisée est rangée dans la catégorie 3.

Nous entendons, par autres infractions prévues à la loi relative à la police de la circulation routière, les infractions suivantes : les fausses déclarations concernant le permis de conduire (art. 30, § 2, 3°) et le fait de confier un véhicule à une personne déchue du droit de conduire (art. 49).

La catégorie 3 comprend les infractions désignées par le Roi aux arrêtés pris en vertu de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, et les infractions pour dépassement sur autoroute de plus de 10 km/h et de moins de 20 km/h de la vitesse maximum autorisée.

Le paragraphe trois fixe le tarif des pertes de points selon les trois catégories d'infractions.

Le paragraphe quatre institue la suspension du droit de conduire en cas de perte totale du nombre de points et en détermine la durée. L'infraction et la perte de points qu'elle entraîne disparaissent automatiquement du Fichier Central des Infractions après une période de trois ans.

Le paragraphe cinq définit des mesures positives permettant au titulaire d'un permis de conduire de reconstituer partiellement son capital-points en se soumettant à des cours de sécurité routière. Nous insistons pour que les

ligheid. We dringen erop aan dat die lessen op voldoende restrictieve wijze worden georganiseerd om elk misbruik ervan te voorkomen.

De zesde paragraaf voert de regeling in waardoor de houder van het rijbewijs in kennis wordt gesteld van de gegevens die in het centraal bestand van de overtredingen op hem betrekking hebben.

De zevende paragraaf beperkt de toegang tot en het inschakelen van het centraal bestand van de overtredingen. Het is niet aangewezen dat politiediensten en rijkswacht tot dat bestand toegang kunnen krijgen, en a fortiori elke natuurlijke of rechtspersoon, behalve de betrokkene zelf.

De straffen die in de zevende paragraaf worden bepaald, liggen in het verlengde van de straffen die worden bepaald in het wetsontwerp tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

N^o 49 VAN DE HEREN **LEBRUN EN TOMAS**

Art. 34

1) Het voorgestelde tweede lid vervangen door wat volgt :

« Die vaststellingen mogen, indien het gaat om de in de artikelen 61.1 (« een rood licht negeren ») en 20.3 (« zich op een overweg begeven hebben wanneer dit verboden is ») van het koninklijk besluit van 7 april 1976 bedoelde zware overtredingen, zelfs als de verbalisant niet aanwezig was op de plaats van overtreding, steunen op materiële bewijsmiddelen, zoals foto's, die door automatisch werkende toestellen opgeleverd worden ».

2) Het voorgestelde vierde lid vervangen door wat volgt :

« Een afschrift van het proces-verbaal, met beschrijving van de omstandigheden waaronder de overtredingen vastgesteld werden, wordt aan de overtreder gezonden binnen acht dagen na de vaststelling. »

VERANTWOORDING

1) In verband met het tweede lid :

Wij stellen voor de mogelijkheid tot vaststelling van de overtredingen tot de twee volgende gevallen te beperken : een rood licht negeren en een overweg kruisen als dat niet mag; bij die overtredingen heeft een foto onweerlegbare bewijskracht.

Niettemin mogen wij niet het risico nemen dat die toestellen voor andere doeleinden dan bewijslevering gebruikt worden. De voorwaarden waaronder dergelijke toestellen gebezigd mogen worden en die door de Koning vastgesteld worden, mogen in geen geval afbreuk doen aan de persoonlijke levenssfeer van een ieder.

2) In verband met het vierde lid :

Wil men de rechten van de verdediging vrijwaren, dan is het volstrekt noodzakelijk dat de overtreder in kennis wordt gesteld van de voorwaarden (plaats, datum, toesteltype,

modalités d'organisation de ces cours soient suffisamment restrictives afin d'en éviter toute utilisation abusive.

Le paragraphe six organise le procédé selon lequel le titulaire du permis de conduire est informé des données du Fichier Central des Infractions qui le concernent.

Le paragraphe sept limite l'accessibilité et l'utilisation du Fichier Central des Infractions. Il ne s'indique pas que la police et la gendarmerie puissent avoir accès à ce fichier, ni à plus forte raison, toute personne privée ou juridique, sauf l'intéressé lui-même.

Les sanctions pénales prévues au paragraphe sept s'alignent sur les dispositions pénales prévues dans le projet de loi relatif à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

N^o 49 DE MM. **LEBRUN ET TOMAS**

Art. 34

1) Remplacer le deuxième alinéa proposé par ce qui suit :

« Ces constatations peuvent, même si le verbalisant n'était pas présent sur le lieu de l'infraction, être fondées sur des éléments de preuve matériels, tels que des photographies, fournies par des appareils fonctionnant automatiquement pour ce qui concerne les infractions graves définies aux articles 61.1 (franchissement d'un feu rouge) et 20.3 (engagement sur un passage à niveau) de l'arrêté royal du 7 avril 1976 ».

2) Remplacer le quatrième alinéa proposé par ce qui suit :

« Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les huit jours de la constatation précisant les conditions dans lesquelles les infractions ont été constatées. »

JUSTIFICATION

1) Quant au deuxième alinéa :

Nous proposons de limiter la possibilité de la constatation des infractions à la constatation des deux infractions suivantes : franchissement d'un feu et engagement sur un passage à niveau, pour lesquelles la preuve photographique est irréfutable.

Néanmoins nous ne pouvons prendre le risque que ces appareils soient utilisés à des fins autres que probatoires. Les conditions d'utilisation de ces appareils, telles que déterminées par le Roi, ne pourront en aucun cas porter atteinte au respect de la vie privée de chacun.

2) Quant au quatrième alinéa :

Afin d'assurer les droits de la défense, il est impératif que le contrevenant soit avisé des conditions (lieu, date, type d'appareil, position de l'appareil, dernière date à laquelle

positie van het toestel, datum waarop het toestel met instrumenten van de metrologische diensten voor het laatst gekeurd werd) waaronder de overtreding vastgesteld werd.

l'appareil a été vérifié par les instruments du service de métrologie ...) dans lesquelles les infractions ont été constatées.

M. LEBRUN
E. TOMAS

N^o 50 VAN DE HEREN CLERFAYT EN LAGASSE

N^o 50 DE MM. CLERFAYT ET LAGASSE

Art. 4

Art. 4

Het voorgestelde artikel 24 vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. — De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit bijzondere maatregelen voorschrijven die betrekking hebben op het verbod om alleen te rijden, de verplichting om op het voertuig een duidelijk herkenbaar teken aan te brengen, het invoeren van bijscholingscursussen en van een bijzonder rijbewijs met punten voor de nieuwe houders van een rijbewijs, tijdens een stageperiode van zes maanden die aanvangt op het ogenblik dat het rijbewijs wordt afgeleverd. »

Remplacer l'article 24 proposé par la disposition suivante :

« Art. 24. — Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prescrire des mesures particulières concernant l'interdiction de circuler seul, l'obligation d'apposer un signe distinctif sur le véhicule, l'introduction de cours de perfectionnement et l'application d'un permis à points spécial pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire, pendant une période de stage de six mois prenant cours à la délivrance du permis de conduire. »

VERANTWOORDING

JUSTIFICATION

De idee om een stage in te voeren voor beginnende bestuurders die net hun rijbewijs hebben gehaald, lijkt positief, want dank zij die stageperiode kunnen zij de nodige ervaring opdoen en leren om voorzichtig te zijn.

Toch is het aangewezen duidelijk te omschrijven aan welke beperkingen men tijdens de stage is onderworpen en hoe lang die stage duurt, waarbij de Ministerraad belast wordt met het bepalen van de technische toepassingsregels.

In de memorie van toelichting worden bij wijze van voorbeeld de talrijke maatregelen vermeld die in het kader van die stage zouden kunnen worden voorgeschreven. Indien evenwel al te veel wordt verboden, rijst het gevaar dat er zich misbruiken voordoen en zullen sommige beginnelingen tot illegaal rijden worden aangezet.

Een stage van een of twee jaar is overdreven. Tal van mensen kunnen echt niet zonder een auto. Het ware onrechtvaardig hun het gebruik van het voertuig voor een zo lange periode te verbieden.

L'idée d'un stage pour les conducteurs débutants venant d'obtenir leur permis semble positive car cette période de stage peut leur permettre d'acquérir l'expérience et la prudence adéquates.

Il est cependant utile de délimiter les restrictions prévues durant le stage ainsi que la durée de celui-ci, tout en laissant au Conseil des ministres le soin de définir les modalités techniques d'application.

L'exposé des motifs cite à titre d'exemples les nombreuses mesures qui pourraient être prescrites dans le cadre de ce stage. Vouloir trop interdire entraînera des abus et poussera certains débutants à conduire dans l'illégalité.

Fixer la durée du stage à un ou deux ans est excessif. Beaucoup de personnes ont une nécessité impérieuse de leur véhicule. Leur en interdire un usage complet durant une si longue période est abusif.

N^o 51 VAN DE HEREN CLERFAYT EN LAGASSE

N^o 51 DE MM. CLERFAYT ET LAGASSE

Art. 5

Art. 5

1) In het voorgestelde artikel 25, § 1, tussen het eerste en het tweede lid het volgende lid invoegen :

« De rechter beslist tot opschorting van het recht tot sturen voor de bestuurders die het vastgestelde aantal punten hebben bereikt. De duur van die opschorting mag evenwel niet meer dan een jaar bedragen. »

1) A l'article 25, § 1^{er} proposé, insérer entre le premier et le second alinéa, l'alinéa suivant :

« Le juge prononce la suspension du droit de conduire à l'égard des conducteurs qui atteignent le nombre de points fixé. La durée de la suspension ne peut toutefois excéder un an. »

2) In dezelfde § 1, in het laatste lid, de woorden « een tijd lang » vervangen door de woorden « gedurende 18 maanden ».

VERANTWOORDING

De overtreder moet altijd de mogelijkheid hebben om zich te verdedigen en eventuele verzachtende omstandigheden in te roepen.

De uiteindelijke beslissing om het rijbewijs in te trekken als het totale aantal punten is bereikt, moet door de rechter worden genomen.

Tot slot mag de periode waarna de begane overtredingen automatisch worden uitgewist, niet te lang zijn.

De berekening van die periode moet afhangen van het aantal punten dat voor het intrekken van het rijbewijs is vastgesteld.

N° 52 VAN DE HEREN CLERFAYT EN LAGASSE

Art. 31

Het voorgestelde artikel 59, § 3, aanvullen als volgt :

« Op verzoek van de persoon die aan een ademanalyse wordt onderworpen, moet overeenkomstig artikel 63 een bloedmonster worden genomen. »

N° 53 VAN DE HEREN CLERFAYT EN LAGASSE

Art. 32

Het voorgestelde artikel 60 aanvullen met een § 8, luidend als volgt :

« § 8. Op verzoek van de persoon die aan een ademanalyse wordt onderworpen, moet overeenkomstig artikel 63 een bloedmonster worden genomen. »

N° 54 VAN DE HEREN CLERFAYT EN LAGASSE

Art. 35

Artikel 63, § 1, F aanvullen als volgt :

« , ingeval de ademtest wordt geweigerd of op verzoek van de betrokkene; »

VERANTWOORDING

Deze verantwoording geldt voor de amendementen n° 52 tot 54.

In een rechtsstaat moeten de rechten van de verdediging altijd en overal worden geëerbiedigd. De bestuurder die verzocht wordt te stoppen en aan een ademtest en/of een ademanalyse wordt onderworpen, moet een tegenexpertise

2) Au même § 1^{er}, au dernier alinéa, entre les mots « lorsque, pendant une période » et les mots « et selon les modalités déterminées par Lui », insérer les mots « de 18 mois ».

JUSTIFICATION

De plus, le contrevenant doit toujours avoir la possibilité de se défendre et d'invoquer d'éventuelles circonstances atténuantes.

La décision finale du retrait du permis lorsque le nombre total de points est atteint doit revenir au juge.

Enfin, la période à l'échéance de laquelle il est procédé automatiquement à l'effacement des infractions ne peut être trop longue.

Elle doit être fonction du nombre de points fixé pour le retrait du permis.

N° 52 DE MM. CLERFAYT ET LAGASSE

Art. 31

Compléter l'article 59, § 3 proposé par ce qui suit :

« A la demande de la personne à laquelle une analyse de l'haleine est imposée, il doit être procédé à un prélèvement sanguin, conformément à l'article 63. »

N° 53 DE MM. CLERFAYT ET LAGASSE

Art. 32

Compléter l'article 60 proposé par un § 8, libellé comme suit :

« § 8. A la demande de la personne à laquelle une analyse de l'haleine est imposée, il doit être procédé à un prélèvement sanguin conformément à l'article 63. »

N° 54 DE MM. CLERFAYT ET LAGASSE

Art. 35

Compléter l'article 63, § 1, F, par ce qui suit :

« , en cas de refus de l'épreuve respiratoire ou à la demande de l'intéressé; »

JUSTIFICATION

Cette justification s'applique aux amendements n° 52 à 54.

Dans un Etat de droit, les droits de la défense doivent être respectés à tout niveau. Le conducteur arrêté et soumis au test et/ou à l'analyse de l'haleine doit pouvoir demander une contre-expertise via une autre méthode. Il doit pouvoir

kunnen eisen waarbij een andere methode wordt gebruikt. Hij moet ook om een bloedanalyse kunnen verzoeken, waarvan hij de kosten zal moeten betalen indien de overtreding bewezen blijkt.

N^r 55 VAN DE HEER WINKEL

Art. 4

Het voorgestelde artikel 24 vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. — *De bestuurders die geslaagd zijn voor het theoretische en praktische rij-examen, krijgen een voorlopig rijbewijs dat definitief wordt indien zij aan de opleidingsvereisten hebben voldaan.*

De stageperiode duurt twee jaar en begint op de dag waarop het voorlopige rijbewijs wordt afgegeven.

De stagelopende bestuurders moeten in hun voertuig over een opleidingsboekje beschikken waarin aantekening wordt gehouden van de overtredingen.

Zodra één zware of twee gewone overtredingen zijn vastgesteld, moet verplicht een bijscholingscursus worden gevolgd.

Nadat drie zware of zes gewone overtredingen zijn vastgesteld, wordt het rijbewijs ingetrokken met de verplichting de gebruikelijke procedure om een rijbewijs te behalen helemaal over te doen.

De stagelopende bestuurders moeten op hun voertuig een onderscheidend kenteken aanbrengen, mogen niet sneller dan 100km / uur rijden op een autosnelweg en moeten na een jaar een bijscholing volgen. »

VERANTWOORDING

Het wetsontwerp draagt al te veel bevoegdheden op aan de Koning en bevat voorts niets concreets in verband met de stage van de nieuwe bestuurders, zodat het Parlement zich niet met kennis van zaken kan uitspreken.

De twee opleidingsjaren zijn verantwoord doordat slechte rijgewoonten de eerste jaren worden aangenomen; deze gewoonten kunnen worden bijgestuurd indien beroepsmontors van tijd tot tijd de rijvaardigheid beoordelen.

demander qu'une analyse de sang soit effectuée à ses frais si l'infraction est établie.

G. CLERFAYT
A. LAGASSE

N^o 55 DE M. WINKEL

Art. 4

Remplacer l'article 24 proposé par la disposition suivante :

« Art. 24. — *Les conducteurs qui ont réussi l'examen théorique et pratique d'aptitude à la conduite automobile reçoivent un permis de conduire provisoire qui deviendra définitif si les conducteurs ont satisfait aux conditions d'apprentissage.*

La période de stage est de deux ans et débute le jour de la réception du permis provisoire.

Les conducteurs stagiaires doivent disposer dans leur véhicule d'un livret d'apprentissage dans lequel les infractions sont répertoriées.

Dès le constat d'une infraction grave ou de deux infractions normales, il y a obligation de suivre un cours de recyclage.

Après le constat de trois infractions graves ou de six infractions normales, il y a retrait du permis de conduire avec obligation de recommencer la procédure habituelle pour obtenir le permis de conduire.

Les conducteurs stagiaires devront faire figurer un signe distinctif sur leur véhicule, ne pas dépasser 100 km / h sur autoroute et suivre un cours de révision après un an. »

JUSTIFICATION

Le projet de loi donne une trop grande délégation au Roi et de plus ne précise rien concernant le stage des nouveaux conducteurs, ce qui ne permet pas au Parlement de se prononcer en toute connaissance de cause.

Les deux années d'apprentissage se justifient par le fait que les mauvaises habitudes de conduite se prennent durant les premières années et qu'elles pourront être corrigées s'il y a de temps en temps évaluation de la conduite par des moniteurs professionnels.

X. WINKEL