

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

6 DÉCEMBRE 1996

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les lois relatives à
la police de la circulation routière,
coordonnées par l'arrêté royal du
16 mars 1968, en ce qui concerne
les infractions commises par
les cyclistes et les piétons**

(Déposée par M. Hugo Van Dienderen
et Mme Martine Schüttringer)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les amendes infligées à des cyclistes ayant commis des infractions qualifiées de graves ont suscité récemment un certain mécontentement. Il a notamment paru inacceptable qu'un cycliste ayant circulé sans éclairage à l'arrière doive payer 5 600 francs. Autre exemple : des cyclistes ayant viré à droite sans respecter le feu rouge, ce qui, en de très nombreux endroits, ne présente absolument aucun danger, ont également été verbalisés.

Une circulaire du collège des procureurs généraux a fixé, à partir du 1^{er} janvier dernier, un tarif unique pour les transactions en cas d'« infractions graves ». La pratique — sur laquelle le sénateur Eddy Boutmans a attiré l'attention dans une question orale posée au ministre de la Justice le 21 décembre 1995 — est ainsi devenue la règle. Dans sa réponse, le ministre de la Justice a souligné que le magistrat qui juge un cas concret peut toujours proposer un autre montant, moins élevé. Cela est évidemment

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

6 DECEMBER 1996

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wetten
betreffende de politie over het
wegverkeer, gecoördineerd door het
koninklijk besluit van 16 maart 1968,
met betrekking tot de overtredingen
begaan door fietsers en voetgangers**

(Ingediend door de heer Hugo Van Dienderen
en mevrouw Martine Schüttringer)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Recentelijk is heel wat onvrede ontstaan over het beboeten van fietsers, die een zogenaamde zware overtreding hadden gepleegd. Met name werd het als onaanvaardbaar aangemerkt dat een fietser, wiens achterlicht defect is, 5 600 frank zou moeten betalen. Een ander voorbeeld : fietsers die rechts afslaan zonder het rode licht in acht te nemen, wat op zeer veel plaatsen volstrekt ongevaarlijk is, werden eveneens beboet.

Sinds 1 januari van dit jaar is door een omzendbrief van de gezamenlijke procureurs-generaal een eenvormig tarief vastgelegd voor de minnelijke schikkingen bij « zware overtredingen ». Daardoor is de praktijk — die senator Eddy Boutmans in een mondelinge vraag aan de minister van Justitie signaleerde op 21 december 1995 — uitgegroeid tot een vaste regel. In zijn antwoord wees de minister van Justitie er op dat de magistraat die een concreet geval beoordeelt altijd de bevoegdheid heeft om een

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

exact, mais il ne s'agit pas en l'occurrence de régler un cas individuel, mais une question d'intérêt général. Une telle « individualisation » est d'ailleurs contraire à l'automatisation souhaitée des transactions et ne constitue dès lors pas le moyen approprié pour combattre l'assimilation indésirée des cyclistes aux automobilistes. Ou l'on estime que les infractions « graves » commises par les cyclistes sont équivalentes à celles commises par les automobilistes, et, dans ce cas, il peut y avoir des raisons d'accorder, dans des cas individuels, une réduction du tarif tant pour les automobilistes que pour les cyclistes, ce qui ne nécessite aucune modification de la règle. Ou l'on estime que cette assimilation est exagérée, et il convient alors d'y remédier, non pas par une réduction individuelle, mais par une modification de la règle.

Le prix d'une bicyclette est de quelques milliers, tout au plus quelques dizaines de milliers de francs. Une amende de 5 600 francs représente donc souvent, en l'occurrence, un montant égal ou supérieur à la valeur du véhicule. Le prix d'une voiture varie de quelques dizaines à plusieurs centaines de milliers de francs. Une amende de 5 600 francs représente donc tout au plus 10 % de cette valeur et, dans de nombreux cas, moins d'1 %.

Un cycliste met rarement d'autres usagers en danger. L'automobiliste qui brûle un feu rouge ou franchit une ligne blanche commet une infraction qui a souvent des conséquences fatales. C'est ainsi que les accidents de la route font, chaque année, près de 1 600 victimes, dont la plupart sont des usagers vulnérables. On trouvera difficilement, dans ces statistiques, un cycliste ayant provoqué la mort d'une autre personne.

Nous estimons dès lors, pour toutes ces raisons, qu'il est souhaitable de modifier l'arrêté royal du 7 avril 1976, qui dresse la liste des infractions graves. C'est toutefois au gouvernement qu'il appartient de modifier un arrêté royal. Si le ministre de la Justice a déclaré, au cours de la même réunion, qu'il était disposé à examiner dans quelle mesure une telle modification était nécessaire, ni le texte de l'arrêté ni la pratique n'ont été modifiés à ce jour. Nous estimons dès lors que le législateur doit intervenir lui-même, en modifiant la loi de base.

En conséquence, la présente proposition de loi vise à limiter la notion d'« infraction grave », dans le code de la route même (les lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière), aux infractions commises par les conducteurs de véhicules à moteur. S'il appartient donc toujours au gouvernement d'arrêter la liste des infractions graves, il ne pourra plus y avoir d'infractions graves de la part de cyclistes ou de piétons. Il faudra également revoir en ce sens la circulaire des procureurs généraux.

La modification proposée de la loi empêcherait en tout état de cause l'application d'amendes excessives

ander — lager — bedrag voor te stellen. Dat is natuurlijk juist, maar het gaat hier niet om de oplossing van een individueel geval, maar om een kwestie van algemeen belang. Een dergelijke « individualisering » is trouwens in strijd met de gewenste automatisering van de minnelijke schikkingen en is dan ook niet het gepaste middel om de ongewenste gelijk-schakeling van fietsers met automobilisten te bestrijden. Ofwel vindt men « zware » overtredingen van fietsers gelijkwaardig aan die van automobilisten, en dan is er zowel voor autobestuurders als voor wielrijders eventueel aanleiding om in individuele gevallen een tariefvermindering toe te staan, maar dan hoeft de regel zelf niet aangepast te worden. Ofwel vindt men die gelijkschakeling overdreven, en dan moet dit niet door individuele vermindering, maar door een wijziging van de regel worden aangepakt.

Een fietser rijdt met een voertuig dat enkele duizenden, hooguit een paar tienduizend frank heeft gekost. Een boete van 5 600 frank staat dus dikwijls gelijk met of overschrijdt de waarde van zijn rijwiel. Een autobestuurder rijdt met een voertuig van enkele tien- tot vele honderdduizenden franken; een boete van 5 600 frank maakt dus hooguit 10 % van die waarde uit, in veel gevallen niet eens 1 %.

Een fietser brengt zelden de veiligheid van anderen in gevaar; een automobilist, die door het rode licht of over de witte streep rijdt doet iets wat dikwijls levensgevaarlijk is en het resultaat is trouwens dat er jaarlijks ruim 1 600 doden vallen in ons verkeer, velen onder hen zijn zwakke weggebruikers. In die statistieken zal met moeite één fietser gevonden worden die de dood van een ander heeft veroorzaakt.

Om die verschillende redenen menen de indieners van dit voorstel dan ook dat het wenselijk is het koninklijk besluit van 7 april 1976, dat de lijst van zware overtredingen vastlegt te wijzigen; dat is evenwel de taak van de regering, en de minister van Justitie heeft tijdens dezelfde vergadering wel aangekondigd dat hij bereid was na te gaan in welke mate een dergelijke wijziging nodig was, maar tot hiertoe zijn de tekst en de praktijk nog ongewijzigd. Wij denken dan ook dat de wetgever zelf dient bij te sturen, door de basiswet te wijzigen.

Om die reden strekt het voorstel er toe het begrip « zware overtreding » in de verkeerswet zelf (de gecoördineerde wetten) te beperken tot overtredingen van bestuurders van motorvoertuigen. De vaststelling van de lijst van zware overtredingen blijft de bevoegdheid van de regering, maar die zal fietsers en voetgangers dus niet als zware overtreders kunnen kenmerken. De circulaire van de procureurs-generaal zal ook in die zin herzien moeten worden.

Alleszins zal, door de wijziging van de wet zelf, de te zware beboeting van fietsers onmogelijk worden;

aux cyclistes, étant donné qu'elle priverait l'arrêté royal de son fondement légal à leur égard.

het koninklijk besluit verliest immers ten aanzien van hen zijn wettelijke basis.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHUTTRINGER

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 29, alinéa 1^{er}, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, est complété par ce qui suit :

« Les infractions commises par des cyclistes ou des piétons ne peuvent pas être désignées comme infractions graves. »

3 juillet 1996.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 29, eerste lid, van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968, wordt aangevuld als volgt :

« Overtredingen begaan door fietsers en voetgangers kunnen niet als zware overtreding worden aangewezen. »

3 juli 1996.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHUTTRINGER