

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 april 2016

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 24 juni 2013
betreffende de gemeentelijke administratieve
sancties wat de snelheidsbeperkingen betreft**

(ingediend door
de heer Vincent Van Quickenborne)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 avril 2016

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 24 juin 2013 relative aux
sanctions administratives communales en ce
qui concerne les limitations de vitesse**

(déposée par
M. Vincent Van Quickenborne)

SAMENVATTING

De toename van automatische snelheidscontroles brengt een gevoelige toename van het aantal vaststellingen met zich mee, waardoor parketten overladen worden met dossiers en genoopt zijn te werken met zogenaamde flitsquota's.

De parketten kunnen gedeeltelijk ontlast worden, en overtreders consequenter aangepakt, door lichte snelheidsovertredingen te laten bestraffen via het systeem van gemeentelijke administratieve boetes.

Door de controle op en bestraffing van lichte verkeersovertredingen aan de steden en gemeenten toe te vertrouwen, krijgen deze ook de mogelijkheid om een geïntegreerd bestuurlijk, strafrechtelijk en politieel verkeersbeleid te voeren.

RÉSUMÉ

L'augmentation des contrôles de vitesse automatiques entraîne un accroissement sensible du nombre de constats, ce qui surcharge les parquets de dossiers et les contraint à recourir à des quotas de flashage.

Il est possible de décharger partiellement les parquets et de lutter plus efficacement contre les auteurs d'infraction en sanctionnant les excès de vitesse légers via le système des amendes administratives communales (SAC).

En confiant aux villes et communes le contrôle et la régression des infractions légères au code de la route, on leur donnera également la possibilité de mener une politique de la circulation routière intégrée d'un point de vue administratif, pénal et policier.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel heeft betrekking op artikel 3, 3° van de GAS-wet. Het betreft de uitbreiding van de handhaving via de GAS-regelgeving door de integratie van lichte inbreuken tegen snelheidsbeperkingen en beoogt zodoende een meer consequente en coherente wijze van aanpak van het lokale verkeersbeleid.

Een consequent en coherent lokaal verkeersbeleid leidt tot een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Vele binnensteden in België worden de laatste jaren heropgewaardeerd. Het is daarbij een voortdurend zoeken naar een evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Een duurzaam mobiliteitsvervoer, waarbij voorrang wordt gegeven aan voetgangers en fietsers, en waarbij het gemotoriseerd (personen) vervoer in de binnenstad wordt teruggedrongen door middel van een autoluw gebied, is hierbij één van de mogelijke hulpinstrumenten. Immers, op die wijze wordt een binnenstad aantrekkelijker als woon- en werkstad, maar ook het toerisme vaart hier wel bij.

Ook een degelijk parkeerbeleid draagt bij tot de veiligheid en leefbaarheid in de stedelijke en gemeentelijke centra.

Sinds de invoering van de nieuwe GAS-wet bestaat voor de steden en gemeenten de mogelijkheid om voor wat het stilstaan en parkeren betreft, een effectief en efficiënt parkeerbeleid te kunnen voeren, dat de doorstroming van het verkeer en de veiligheid en leefbaarheid van iedereen ten goede komt.

Dit parkeerbeleid is voor de doorstroming van het verkeer en de veiligheid en leefbaarheid van iedereen ontegensprekelijk een belangrijke factor, maar daarnaast vormt de creatie van autoluwe zones binnen een stedelijke of gemeentelijke context eveneens een belangrijk instrument om de veiligheid en leefbaarheid te verhogen binnen deze steden en gemeenten.

De veiligheid en leefbaarheid van de bewoners en bezoekers kan echter slechts op het vlak van mobiliteit maximaal worden gegarandeerd indien ook de snelheid waarmee de wagens zich in de stadskern en daarbuiten verplaatsen wordt gereguleerd, gecontroleerd en, indien nodig, bestraft.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi concerne l'article 3, 3° de la loi relative aux sanctions administratives communales. Elle vise à étendre le champ de la réglementation relative aux sanctions administratives communales en y intégrant les infractions légères aux limitations de vitesse et, ce faisant, à favoriser une approche plus pertinente et cohérente de la politique de la circulation routière au niveau local.

Une politique pertinente et cohérente de la circulation routière au niveau local permet d'améliorer l'accessibilité, la qualité de vie et la sécurité.

Beaucoup de centres-villes ont été réhabilités en Belgique au cours des dernières années. C'est la quête permanente d'un équilibre entre accessibilité, qualité de vie et sécurité. Une politique de mobilité durable accordant la priorité aux piétons et aux cyclistes et réduisant le transport motorisé (de personnes) dans le centre-ville grâce à l'instauration d'une zone "à circulation limitée" est un des outils potentiels pour ce faire. En effet, une telle évolution fait d'un centre-ville un endroit où il fait bon vivre et travailler tout en y favorisant le tourisme.

Une bonne politique du stationnement contribue également à la sécurité et la qualité de vie dans les centres urbains et communaux.

Depuis l'instauration de la nouvelle loi relative aux sanctions administratives communales, les villes et les communes ont la possibilité de mener une politique de stationnement effective et efficace en ce qui concerne l'arrêt et le stationnement, ce qui favorise la fluidité du trafic ainsi que la sécurité et la qualité de vie de tout un chacun.

Cette politique de stationnement est indubitablement un facteur important pour la fluidité du trafic ainsi que la sécurité et la qualité de vie de tout un chacun, mais parallèlement, la création de zones "à circulation limitée" dans le centre des villes et des communes constitue également un outil important en vue de renforcer la sécurité et la qualité de vie dans ces villes et communes.

La sécurité et la qualité de vie des habitants et des visiteurs ne peut toutefois être garantie au maximum en termes de mobilité que si la vitesse à laquelle les voitures se déplacent dans les centres-villes et en dehors est réglementée, contrôlée et, le cas échéant, sanctionnée.

De reglementering gebeurt conform artikel 1 van de Wegcode door de Koning, die de algemene reglementen vaststelt betreffende de politie over het verkeer op de wegen en voetgangers, van middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de openbare weg gebruiken.

De controle gebeurt evident door de (politie) overheden, die door middel van vaste en mobiele flitscamera's de overtredingen vaststellen.

De toename van de (automatische) controles (via camera's) brengt een verhoging van het aantal vaststellingen met zich mee, waardoor de afdwingbaarheid en zodoende de geloofwaardigheid van het gevoerde verkeersbeleid onder druk komt te staan.

Deze geloofwaardigheid hangt immers nauw samen met de capaciteit van de bestrafing van de misdrijven.

Voor wat deze capaciteit van bestrafing betreft, dient de recente melding van verscheidene parketten in overweging te worden genomen, waarbij gewezen werd op de overmatige achterstand bij de verwerking van de processen-verbaal, hetgeen deze parketten noopte tot het voorstel om zogenaamde "flitsquota" in te voeren, waarbij na het bereiken van een vooraf bepaald aantal inbreuken niet langer vaststellingen zouden gebeuren.

De wet van 5 februari 2016 tot wijziging van het strafrecht en de strafvordering en houdende diverse bepalingen inzake justitie, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 19 februari 2016 (genaamd Potpourri II), waardoor de leden van het administratief en logistiek kader van de federale en lokale politie de bevoegdheid kunnen krijgen om Pv's op te stellen van inbreuken vastgesteld door middel van bemande of onbemande automatische werkende toestellen, zal hieraan niet tegemoetkomen.

De Pv's zelf zullen hierdoor uiteraard sneller bij de parketten kunnen terechtkomen, nu er naast politie van het operationeel kader ook CALOG-medewerkers zijn die de Pv's kunnen opstellen. Er zal echter nog steeds nood zijn aan een effectieve sanctionering, welke actueel enkel en alleen mogelijk is door behandeling bij de parketten.

De parketten zullen, gelet op de huidige wetgeving, nog steeds dermate veel Pv's te verwerken krijgen. Het bestaan van de flitsquota's zijn hiervan een bevestiging. De noodzaak om bepaalde verkeersinbreuken dan ook te laten sanctioneren door middel van het systeem van gemeentelijke administratieve sancties blijft bijgevolg onveranderd, mede in het licht van de vermelde

La réglementation est, conformément à l'article 1^{er} du Code de la route, fixée par le Roi, qui arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique.

Le contrôle est bien entendu effectué par les autorités (policières), qui constatent les infractions au moyen de radars fixes ou mobiles.

L'augmentation des contrôles (automatiques) (par le biais de radars) entraîne un accroissement du nombre de constats. Il s'ensuit qu'il est plus difficile de faire respecter la politique menée en matière de circulation, ce qui compromet en même temps la crédibilité de cette politique.

En effet, cette crédibilité est étroitement liée à la capacité de sanctionner les infractions.

Or, il convient de souligner à cet égard que plusieurs parquets ont récemment dénoncé l'existence d'un arriéré excessif dans le traitement des procès-verbaux, ce qui les a conduits à proposer d'instaurer des "quotas de flashage", c'est-à-dire un système dans lequel plus aucun constat ne serait effectué au-delà d'un nombre d'infractions préalablement fixé.

La loi du 5 février 2016 modifiant le droit pénal et la procédure pénale et portant des dispositions diverses en matière de justice, publiée au *Moniteur belge* le 19 février 2016 (et appelée pot-pourri II), loi en vertu de laquelle les agents du cadre administratif et logistique des polices fédérale et locale peuvent être habilités à rédiger des PV pour des infractions constatées par des appareils fonctionnant en présence ou en l'absence d'un agent qualifié, ne permettra pas de résoudre ce problème.

Si elle permet d'accélérer la transmission des PV aux parquets, puisqu'outre les policiers du cadre opérationnel, les agents du CALOG peuvent désormais, eux aussi, rédiger des PV, cette mesure ne résout en rien le problème du sanctionnement effectif des infractions, sanctionnement qui n'est possible que moyennant l'intervention des parquets.

Dans l'état actuel de la législation, les parquets continueront donc à devoir traiter tout autant de PV. L'existence des quotas de flashage montre d'ailleurs bien qu'il y a un problème. La nécessité de sanctionner certaines infractions de roulage dans le cadre des sanctions administratives communales est donc bien réelle et s'inscrit en outre dans la nécessité – déjà évoquée – de

vooropgestelde eenvormigheid en consequente afhandeling van gelijkaardige inbreuken.

Overload aan dossiers bij parketten — voorstel flitsquota

Het is geen geheim dat de parketten overladen worden met dossiers in allerhande rechtsdomeinen. Dit, in combinatie met het opleggen van quota heeft het onvermijdelijke nadelige gevolg dat er bij de burger een gevoel van straffeloosheid ontstaat of kan ontstaan.

Uiteraard behoeft het geen betoog dat het hanteren van flitsquota bepaalde risico's inhoudt en niet kadert binnen de hierboven geformuleerde doelstellingen.

Snelheidsbeperkingen zijn er om de veiligheid te garanderen van de weggebruikers. Het niet naleven ervan kan fatale gevolgen hebben en dient dan ook ten allen tijde en zonder enige uitzondering te worden opgevolgd.

Het invoeren van flitsquota houdt het risico in dat hardleerse snelheidsovertreders nog sneller het risico zullen nemen om zich niet aan de regels te houden, daar de kans bestaat dat de overtreding toch niet zal worden vastgesteld, met name wanneer het quotum werd bereikt.

Bovendien houdt deze wijze van handhaving het risico in dat het gevoel van straffeloosheid bij de burgers vergroot, hetgeen uiteraard dient te worden vermeden.

Gelet op voorgaande overwegingen is er dan ook nood aan een alternatieve wijze van bestraffen, met name via de GAS-regelgeving.

GAS-boete voor "lichte" snelheidsovertredingen

Indien er meer effectief en efficiënt kan worden opgetreden tegen inbreuken met betrekking tot snelheidsbeperkingen, zullen meer bestuurders zich houden aan de regelgeving, hetgeen de burger alleen maar ten goede zal komen.

Teneinde dit te bereiken is het noodzakelijk om de parketten gedeeltelijk te ontlasten en de bevoegdheid tot het uitoefenen van de controle en bestraffen van lichte verkeersovertredingen te leggen bij de steden en gemeenten, die op die manier de mogelijkheid hebben om een geïntegreerd bestuurlijk, strafrechtelijk en politieel verkeersbeleid te voeren.

Zoals voordien reeds de mogelijkheid in de GAS-wet werd ingevoerd om voor bepaalde overtredingen inzake

mener une politique uniforme et cohérente à l'égard d'infractions comparables.

Des parquets surchargés de dossiers — proposition d'instaurer des quotas de flashage

Il est de notoriété publique que les parquets sont surchargés de dossiers ayant trait à toutes sortes de domaines juridiques. La combinaison de cette surcharge de dossiers et de l'instauration de quotas ferait inévitablement naître (ou risquerait de faire naître) un sentiment d'impunité chez le citoyen.

Il va de soi que le recours à des quotas de flashage comporte certains risques et qu'il ne cadre pas avec les objectifs formulés ci-dessus.

Les limitations de vitesse servent à garantir la sécurité des usagers de la route. Le non-respect de ces limitations peut avoir des conséquences fatales et doit dès lors automatiquement faire l'objet d'un suivi, sans qu'aucune exception ne puisse être tolérée.

L'instauration de quotas de flashage risque d'encourager encore davantage les conducteurs qui commettent régulièrement des excès de vitesse à "tenter leur chance", étant donné que dans un tel système, l'infraction ne sera pas constatée si le quota est déjà atteint.

Le recours à une telle méthode risque en outre de renforcer le sentiment d'impunité des citoyens, ce qu'il faut bien entendu éviter.

Eu égard à ce qui précède, il est nécessaire de développer un mode de sanction alternatif, en se fondant sur la réglementation relative aux sanctions administratives communales.

Une amende SAC pour les excès de vitesse "légers"

Si l'on peut réagir plus efficacement aux excès de vitesse, davantage de conducteurs respecteront la réglementation, ce qui ne peut que bénéficier au citoyen.

Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de décharger les parquets d'une partie de leurs tâches et de confier le pouvoir de contrôler et de sanctionner les excès de vitesse légers aux villes et communes, qui auront ainsi la possibilité de mener une politique administrative, pénale et policière intégrée en matière de circulation routière.

La loi relative aux sanctions administratives communales prévoit déjà la possibilité d'infliger une amende

stilstaan en parkeren een GAS-boete op te leggen, en een zelfde straf tevens mogelijk is voor inbreuken op de verkeersborden C3 en F103 in bepaalde welomschreven gevallen (autoluwe gebieden), vormt het invoeren van de mogelijkheid tot het opleggen van een GAS-boete voor het overtreden van lichte snelheidsovertredingen niet enkel een volwaardig alternatief voor de huidige zuiver strafrechtelijke handhaving, maar meer nog, een meer coherente en consequente wijze van afhandelen.

Bovendien, indien men de mogelijkheid voorziet om een GAS-boete op te leggen bij het overtreden van lichte snelheidsovertredingen, worden de parketten gedeeltelijk ontlast, waardoor zij zich kunnen toeleggen op de meer hardleerse overtreders of de overtredingen die dermate zwaar zijn dat een zuiver strafrechtelijke vervolging zich opdringt.

In dit kader kan zo bijvoorbeeld worden verwezen naar artikel 29, § 3 van de Wegverkeerswet, op grond waarvan kan worden gesteld dat wanneer de rechter kan overgaan tot het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig het een zware overtreding betreft dewelke een zuiver strafrechtelijke afhandeling vraagt.

In dit kader kan tevens worden verwezen naar het systeem van de onmiddellijke inningen, geregeld bij koninklijk besluit van 19 april 2014.

Ook hier wordt bepaald dat wanneer de straf een bepaalde hoogte bereikt gelet op de zwaarwichtigheid van de inbreuk, een onmiddellijke inning niet langer mogelijk is.

Voorgesteld wordt dan ook om voor de snelheidsovertredingen een vergelijkbaar systeem te creëren, waarbij de zwaardere inbreuken nog steeds tot de exclusieve bevoegdheid van de parketten blijven behoren, doch de lichte overtredingen tot 20 km/uur zouden kunnen worden gestraft met een GAS-boete.

Artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg bepaalt de snelheidsbeperkingen binnen en buiten de bebouwde kom.

Het verkeersbord C43 maakt het mogelijk om snelheidsbeperkingen op te leggen die afwijken van de algemene regels.

Het is dan ook noodzakelijk om het verkeersbord C43 zoals omschreven en afgebeeld in artikel 68 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg op te nemen

SAC pour certaines infractions liées à l'arrêt et au stationnement, ainsi que pour le non-respect des signaux C3 et F103 dans certains cas bien définis (zones à circulation limitée). L'instauration de la possibilité d'infliger ce type d'amendes pour les excès de vitesse légers constituerait non seulement une véritable alternative au système actuel, qui est purement pénal, mais elle permettrait en outre de rendre le traitement de ces dossiers plus cohérent.

De plus, l'instauration de la possibilité d'infliger une amende SAC aux auteurs d'excès de vitesse légers permettrait de décharger les parquets d'une partie de leurs missions, ce qui signifie qu'ils pourraient se concentrer sur les contrevenants plus entêtés ou sur les infractions qui sont d'une telle gravité que des poursuites purement pénales s'imposent.

On peut notamment renvoyer à cet égard à l'article 29, § 3, de la loi relative à la police de la circulation routière, dont il peut être déduit que les infractions passibles d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur sont des infractions graves qui nécessitent un traitement purement pénal.

On peut par ailleurs renvoyer dans ce cadre au système de la perception immédiate régi par l'arrêté royal du 19 avril 2014.

Ce dernier prévoit, lui aussi, que la perception immédiate n'est plus possible lorsqu'en raison de sa gravité, l'infraction est passible d'une peine qui atteint un certain niveau.

Nous proposons dès lors de créer pour les excès de vitesse un système comparable, dans lequel les infractions les plus graves continueront à relever de la compétence exclusive des parquets, tandis que les infractions légères (excès de 20km/h maximum) pourront être punies d'une amende SAC.

L'article 11 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique fixe les limitations de vitesse en agglomération et hors agglomération.

Le signal C43 permet d'imposer des limitations de vitesse qui dérogent aux règles générales.

Il est donc nécessaire d'inclure le signal C43, tel qu'il est défini et illustré à l'article 68 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, dans l'article 3, 3^o, de la loi ou, si l'on devait

in artikel 3, 3° van de wet of, indien men ervoor opteert om de wet op een meer globale wijze te verwoorden, in een koninklijk besluit.

In dit wetsvoorstel werd ervan uitgegaan dat er zal worden geopteerd voor een navolgend koninklijk besluit, gelet op de eerder gelijkaardige keuze voor wat de andere verkeersgerelateerde inbreuken m.b.t. stilstaan, parkeren en autoluwe zones betreft. Dit koninklijk besluit kan dan op meer uitgebreide wijze de bepaling zoals opgenomen in de wet verder uitwerken.

Met het oog op een effectieve en efficiënte handhaving van deze snelheidsbeperkingen, is het noodzakelijk om niet alleen de wettelijke verkeersovertredingen, maar ook de verkeersovertredingen die betrekking hebben op het niet respecteren van de verkeersborden die een snelheidsbeperking inhouden, op te nemen in het GAS-systeem.

Wanneer de handhaving via het GAS-systeem mogelijk wordt, biedt dit dan ook de mogelijkheid aan de gemeentebesturen om op coherente en consequente wijze het verkeersbeleid binnen hun territoriale en materiële bevoegdheden te ontwikkelen, te controleren en desgevallend te bestraffen.

Uiteraard zal dit laatste enkel mogelijk zijn indien de betrokken steden en gemeenten hiertoe een specifiek politiereglement aannemen, alsook een protocol sluiten met het parket.

Voordelen van bestraffing via GAS-wet

Het risico dat het gevoel van straffeloosheid, versterkt wordt wanneer flitsquota zouden worden ingevoerd wordt vermeden middels de bestraffing van lichte verkeersovertredingen via de GAS-wet.

Bovendien kunnen hierdoor de parketten de zwaardere gevallen meer effectief en efficiënt aanpakken, terwijl bij het eventueel invoeren flitsquota juist het risico bestaat dat ook zelfs zwaardere overtredingen door de mazen van het net glippen.

Vervolgens en niet in het minst leidt het hanteren van het systeem van het opleggen van een GAS-boete voor de lichte snelheidsovertredingen, tot het kunnen voeren van een meer consequent en coherent lokaal verkeersbeleid door de steden, aangezien zij hierdoor:

choisir de formuler la loi de manière plus globale, dans un arrêté royal.

Dans la présente proposition de loi, nous sommes partis de l'hypothèse que c'est la voie de l'arrêté royal qui serait choisie, compte tenu du choix similaire qui a été fait pour les autres infractions de roulage relatives à l'arrêt, au stationnement et aux zones à circulation limitée. Cet arrêté royal pourra alors préciser de manière plus détaillée les modalités de la disposition inscrite dans la loi.

En vue de faire véritablement et efficacement respecter ces limitations de vitesse, il convient d'inclure dans le système SAC non seulement les infractions à la loi sur la circulation routière, mais également les infractions de roulage qui concernent le non-respect des signaux de limitation de vitesse.

À partir du moment où le système SAC permettra de faire respecter la réglementation routière, les administrations communales auront la possibilité, dans le cadre de leurs compétences territoriales et matérielles, de développer de manière cohérente et conséquente une politique de circulation routière et d'en assurer le contrôle, le cas échéant par le biais de sanctions.

Il est évident que ce dernier volet ne sera possible que si les villes et communes concernées adoptent à cet effet un règlement de police spécifique et si elles concluent en outre un protocole avec le parquet.

Avantages des sanctions infligées par le biais de la loi relative aux sanctions administratives communales

La sanction des infractions légères au code de la route par le biais de la loi sur les SAC permettra d'éviter un renforcement du sentiment d'impunité en cas d'instauration d'un système de quotas pour les excès de vitesse constatés par radar automatique.

De plus, les parquets pourront ainsi s'occuper plus efficacement des cas plus graves, le risque étant précisément qu'en cas d'instauration d'un système de quota de flashage, même les auteurs d'infractions graves pourraient passer entre les mailles du filet.

Ensuite, et ce n'est pas l'aspect le moins important, un système permettant de sanctionner les excès de vitesse légers par des amendes SAC permettra aux communes de mener une politique plus cohérente et plus conséquente en matière de circulation routière, étant donné qu'elles pourront:

— een gelijkaardig parkeerbeleid kunnen handhaven;

— een gelijkaardig beleid inzake autoluwe zones kunnen handhaven;

— een gelijkaardig beleid inzake lichte snelheidsovertredingen kunnen handhaven waarvoor zij reeds in het verleden de nodige investeringen deden en controles uitvoerden.

In het verleden werd bij de memorie van toelichting bij het wetsontwerp m.b.t. de GAS-wet reeds gesteld m.b.t. bepaalde aspecten van parkeren dat het controleren van inbreuken door de gemeente zoals dat nu het geval is, ertoe leidt dat alles op efficiënte wijze verloopt.

Dit werd als argument aangehaald om te stellen dat best de bevoegdheden m.b.t. een breder parkeerbeleid bij de steden en gemeenten komt te liggen.

Eenzelfde redenering werd gehanteerd voor wat betreft het reglementeren, controleren en desgevallend bestraffen van inbreuken met betrekking tot autoluwe gebieden.

Ook voor lichte snelheidsovertredingen kan eenzelfde argumentatie worden aangehaald en zal één en ander nog meer effectief en efficiënt kunnen verlopen, indien de steden en gemeenten, die bovendien zelf de nodige grote investeringen hebben gedaan met het oog op het creëren van verkeersveilige gebieden door middel van het bepalen van snelheidsbeperkingen, ook de inbreuken welke hierop worden begaan kunnen handhaven.

Immers, actueel stellen we vast dat steden en gemeenten die een serieuze investering doen, weinig zicht hebben op een zekere “*return on investment*”, noch op het financiële vlak, noch, en dit is veel belangrijker, op het vlak van een verbetering van de leefbaarheid en veiligheid van haar burgers. Immers, een regel zal des te meer worden nageleefd indien de burger zich bewust is van het gegeven dat de pakkans bij overtreding ervan hoog is en de straffen ook daadwerkelijk worden opgelegd. De bestraffing via de GAS-wet biedt hiervoor dan ook de meeste garanties.

— faire appliquer une politique uniforme en matière de stationnement;

— faire appliquer une politique uniforme en matière de zones à circulation limitée;

— faire appliquer une politique uniforme en matière de répression des excès de vitesse légers, un objectif en vue duquel les communes ont déjà, dans le passé, réalisé les investissements nécessaires et effectué des contrôles.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi relatif à la loi relative aux sanctions administratives communales, il avait déjà été souligné, par rapport à certains aspects du stationnement, que lorsque le contrôle des infractions est exercé par la commune, comme c'est le cas actuellement, tout se règle de manière efficace.

Cet élément a été utilisé comme argument pour soutenir qu'idéalement, les villes et les communes devraient disposer de compétences plus étendues en matière de politique de stationnement.

Ce même raisonnement a été utilisé en ce qui concerne la réglementation, le contrôle et, le cas échéant, la répression des infractions relatives aux zones à circulation limitée.

Une même argumentation peut également être utilisée pour les excès de vitesse légers, et tout pourrait effectivement être réglé de manière encore plus efficace si les villes et communes, qui ont en outre réalisé les gros investissements nécessaires en vue de créer des zones de circulation plus sûres en imposant des limitations de vitesse, étaient également habilitées à contrôler les infractions à ces limitations.

À l'heure actuelle, on constate en effet que les villes et les communes qui font de gros efforts d'investissement n'ont guère d'espoir d'obtenir un certain “retour sur investissement”, ni sur le plan financier, ni — et c'est beaucoup plus important — sur le plan de l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité de leurs habitants. En effet, une règle sera d'autant mieux respectée si le citoyen sait qu'il a de fortes chances de se faire prendre en cas d'infraction et si les sanctions sont effectivement infligées. La voie de sanctions infligées par le biais de la loi relative aux SAC est donc celle qui offre les meilleures garanties à cet égard.

Garanties

Het invoeren van een beleid waarbij de regelgeving omtrent lichte snelheidsovertredingen wordt gehandhaafd door middel van GAS-boetes, dient uiteraard met de nodige garanties omkaderd te zijn.

Vooreerst kan en zal er uiteraard geen sprake zijn van willekeur, daar de inbreuken zoals actueel ook het geval is, louter worden vastgesteld door middel van de gekende meettoestellen, hetgeen een objectieve behandeling garandeert.

Vervolgens zal de hoogte van de GAS-boetes, net zoals voor overtredingen inzake parkeren en autoluwe gebieden bepaald worden bij wet/koninklijk besluit, waardoor deze over het gehele Belgische grondgebied identiek zullen zijn.

Tenslotte kan ook nog verwezen worden naar de behandeling door een onafhankelijke GAS-ambtenaar en de bijkomende mogelijkheid voor de betrokkene om in beroep te gaan bij de politierechtbank.

Dit werd bovendien bevestigd door het arrest van het Grondwettelijk Hof van 23 april 2015 inzake de beroepen tot gehele of gedeeltelijk vernietiging van de GAS-wet.

Uit dit arrest is gebleken dat de GAS-wet de wettigheidstoets met glans heeft doorstaan, waardoor onder meer het recht op een behoorlijke rechtsbedeling gegarandeerd wordt.

Vincent VAN QUICKENBORNE (Open Vld)

Garanties

La mise en place d'une politique par laquelle le non-respect de la réglementation relative aux excès de vitesse légers serait sanctionné par des amendes SAC doit évidemment s'inscrire dans un cadre comportant les garanties nécessaires.

Tout d'abord, il est évident qu'il ne peut être et ne sera pas question d'arbitraire, dès lors que les infractions, comme c'est le cas actuellement, seront uniquement constatées au moyen des appareils de mesure que l'on connaît, ce qui garantit un traitement objectif.

Ensuite, le montant des amendes SAC, tout comme c'est le cas pour les infractions relatives au stationnement et aux zones à circulation limitée, sera fixé par une loi ou par un arrêté royal, si bien que ce montant sera identique sur l'ensemble du territoire de la Belgique.

Enfin, on peut encore évoquer le traitement des infractions par un fonctionnaire SAC indépendant, ainsi que la possibilité supplémentaire, pour les personnes concernées, d'introduire un recours devant le tribunal de police.

Cette possibilité a d'ailleurs été confirmée par l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 23 avril 2015 relatif aux recours en annulation totale ou partielle de la loi relative aux SAC.

Il ressort de cet arrêt que la loi relative aux SAC a brillamment résisté au contrôle de légalité, ce qui signifie notamment que le droit à une bonne administration de la justice est garanti.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 3, 3°, van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties wordt aangevuld met een derde gedachtestreepje, luidende:

“- de overtredingen van de snelheidsbeperkingen, inclusief het verkeersbord C43, als bedoeld in artikel 11 *juncto* artikel 68.3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, uitsluitend vastgesteld door automatisch werkende toestellen, bedoeld in artikel 62 van dezelfde wet, met dien verstande dat de maximaal toegelaten snelheid met maximum 20 km/u wordt overschreden.”

23 februari 2016

Vincent VAN QUICKENBORNE (Open Vld)

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

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 3, 3°, de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales est complété par un troisième tiret rédigé comme suit:

“- les infractions aux limitations de vitesse, y compris le signal C43, visé à l'article 11 *juncto* l'article 68.3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, constatées exclusivement au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement, visés à l'article 62 de la même loi, étant entendu que la vitesse maximale autorisée est dépassée de maximum 20 km/h.”

23 février 2016