

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 februari 2026

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wet van 16 maart 1968
betreffende de politie over het wegverkeer,
wat de verbeurdverklaring
van het voertuig bij rijden spijs verval
betreft

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heren **Staf Aerts, Wouter Raskin,**
Vincent Scourneau en
mevrouw **Britt Huybrechts**

Inhoud	Blz.
I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindieners	5
III. Bespreking.....	7
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	7
B. Antwoorden van de hoofdindieners.....	9
C. Replieken van de leden	9
D. Bijkomende antwoorden van de hoofdindieners	10
IV. Stemmingen	11
Bijlage	13

Zie:

Doc 56 0390/ (2024/2025):
001: Wetsvoorstel van de heer Raskin c.s.
002: Amendementen.

Zie ook:
004: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 février 2026

PROPOSITION DE LOI

modifiant la loi du 16 mars 1968
relative à la police de la circulation routière
en ce qui concerne la confiscation du véhicule
en cas de conduite en dépit d'une déchéance
du droit de conduire

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
MM. **Staf Aerts, Wouter Raskin,**
Vincent Scourneau et
Mme **Britt Huybrechts**

Sommaire	Pages
I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur principal	5
III. Discussion	7
A. Questions et observations des membres.....	7
B. Réponses de l'auteur principal	9
C. Répliques des membres	9
D. Réponses complémentaires de l'auteur principal ..	10
IV. Votes.....	11
Annexe	13

Voir:

Doc 56 0390/ (2024/2025):
001: Proposition de loi de M. Raskin et consorts.
002: Amendements.

Voir aussi:
004: Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hilgsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Versie provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 26 november 2024 en 27 januari 2026.

I. — PROCEDURE

Aangezien het wetsvoorstel onderdeel is van de bevoegdheden van de federale overheid als bepaald bij artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, heeft uw commissie tijdens haar vergadering van 26 november 2024 beslist de gewestregeringen te betrekken bij het uitwerken van het wetsvoorstel.

Met toepassing van artikel 28.1 van het Kamerreglement heeft uw commissie tijdens diezelfde vergadering eveneens beslist een hoorzitting te organiseren met betrekking tot de thematiek “recidive” alsook om schriftelijk advies in te winnen bij een aantal niet-parlementaire personen of instanties.

Onder voormelde thematiek vielen volgende wetsvoorstellen:

— wetsvoorstel (Staf Aerts, Sarah Schlitz, Meyrem Almaci, Petra De Sutter, Rajae Maouane, Dieter Vanbesien, Matti Vandemaele, Stefaan Van Hecke, Tinne Van der Straeten) tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, tot invoering van maatregelen tegen recidive en tegen gevaarlijke gedragingen achter het stuur, nr. 70/1;

— wetsvoorstel (Tine Gielis, Nawal Farih) tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer met betrekking tot recidive, nr. 92/1;

— wetsvoorstel (Tine Gielis) tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer met betrekking tot de strafbaarstelling voor het rijden spijs verval van het recht tot sturen tijdens een verlenging van dat verval, nr. 167/1;

— wetsvoorstel (Benoît Piedboeuf) tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde te waarborgen dat jegens de daders van uiterst zware verkeersovertredingen een beschikking tot verlenging van de intrekking van het rijbewijs wordt gevorderd, alsmede de hernieuwing daarvan, nr. 340/1;

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 26 novembre 2024 et 27 janvier 2026.

I. — PROCÉDURE

Dès lors que la proposition de loi relève des compétences de l'autorité fédérale visées à l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, votre commission a décidé, au cours de sa réunion du 26 novembre 2024, d'associer les gouvernements régionaux à son élaboration.

Au cours de cette même réunion, votre commission a également décidé, en application de l'article 28.1 du Règlement de la Chambre, d'organiser une audition sur la thématique de la “récidive”, ainsi que de recueillir des avis écrits auprès de plusieurs personnes ou instances non parlementaires.

Les propositions de loi suivantes relevaient de la thématique précitée:

— la proposition de loi (de M. Staf Aerts, Mmes Sarah Schlitz, Meyrem Almaci, Petra De Sutter et Rajae Maouane, MM. Dieter Vanbesien, Matti Vandemaele et Stefaan Van Hecke et Mme Tinne Van der Straeten) modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, introduisant des mesures de lutte contre la récidive et contre les comportements dangereux au volant, n° 70/1;

— la proposition de loi (de Mmes Tine Gielis et Nawal Farih) modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la récidive, n° 92/1;

— la proposition de loi (de Mme Tine Gielis) modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne l'incrimination de la conduite en dépit de la déchéance du droit de conduire durant une prolongation de la période de cette déchéance, n° 167/1;

— la proposition de loi (de M. Benoît Piedboeuf) modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visant à garantir la réquisition d'une ordonnance de prolongation de retrait de permis de conduire ainsi que sa prolongation envers les auteurs d'infractions extrêmement graves, n° 340/1;

— wetsvoorstel (Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Michael Freilich, Christoph D’Haese, Joris Vandenbroucke, Tine Gielis) tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, wat de verbeurdverklaring van het voertuig bij rijden spijs verval betreft, nr. 390/1.

De hoorzitting, waarvan het verslag als bijlage bij dit verslag wordt opgenomen, vond plaats op 11 februari 2025 met de volgende genodigden:

— de heer Gilles Dupuis, advocaat-generaal te Bergen en hoofd gerechtelijk coördinator van het expertisenetwerk “verkeersveiligheid” van het College van procureurs-generaal, en de heer Vincent Lechien, substituu-procureur-generaal van Bergen en gerechtelijk coördinator van het expertisenetwerk “verkeersveiligheid” van het College van procureurs-generaal, College van procureurs-generaal;

— de heer Ivan Bruggeman, coördinator, CENTREX-Wegverkeer;

— de heer Luc Brewaey, rechter in de politierechtbank van Vilvoorde, Koninklijk Verbond van de Vrede- en Politierichters vzw (KVVP);

— mevrouw Isabel Verwee, *Knowledge Group Manager* en de heer Mark Tant, manager van het CARA, Vias institute;

— de heer Bertrand Jardon, voorzitter, Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK-SAVE vzw).

Schriftelijke adviezen werden gevraagd aan:

— mevrouw Florence Guillaume (*Délégue Interministérielle à la Sécurité Routière, France*);

— mevrouw Cathy Berx (gouverneur van de provincie Antwerpen);

— de vakbonden;

— het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen (NSZ);

— Touring;

— de Orde van Vlaamse Balies;

— de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG);

— la proposition de loi (de M. Wouter Raskin, Mme Dorien Cuylaerts, MM. Michael Freilich, Christoph D’Haese et Joris Vandenbroucke et Mme Tine Gielis) modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la confiscation du véhicule en cas de conduite en dépit d’une déchéance du droit de conduire, n° 390/1.

L’audition, dont le rapport a été annexé au présent rapport, a eu lieu le 11 février 2025. À cette occasion, les personnes suivantes ont été entendues:

— M. Gilles Dupuis, avocat général à Mons et coordinateur judiciaire principal du réseau d’expertise “circulation routière” du Collège des procureurs généraux, et M. Vincent Lechien, substitut du procureur général à Mons et coordinateur judiciaire du réseau d’expertise “circulation routière” du Collège des procureurs généraux;

— M. Ivan Bruggeman, coordinateur, CENTREX-Circulation routière;

— M. Luc Brewaey, juge au tribunal de police de Vilvoorde, Union Royale des Juges de Paix et Juges de Police asbl (URJPP);

— Mme Isabel Verwee, *Knowledge Group Manager*, et M. Mark Tant, manager du CARA, Vias institute;

— M. Bertrand Jardon, président, Parents d’Enfants Victimes de la Route (PEVR-SAVE asbl).

Des avis écrits ont été demandés:

— à Mme Florence Guillaume (*Délégue interministérielle à la Sécurité routière, France*);

— à Mme Cathy Berx (gouverneur de la province d’Anvers);

— aux organisations syndicales;

— au Syndicat Neutre pour Indépendants (SNI);

— à Touring;

— à l’Ordre des Barreaux flamands (Orde van Vlaamse Balies);

— à l’association des villes et communes flamandes (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG));

— Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW);

— Brulocalis.

Alle ontvangen stukken werden ter beschikking gesteld van de leden.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER

De heer Wouter Raskin (N-VA) stelt dat politierechters thans over de mogelijkheid beschikken om de verbeurdverklaring van de wagen van een overtreder uit te spreken indien het gaat om een eigenaar die het hem opgelegde rijverbod negeert – in mensentaal: de rechter kan de auto van de overtreder afpakken.

Het is echter de bedoeling om politierechters in de toekomst in principe te verplichten om in dat soort gevallen de verbeurdverklaring uit te spreken.

Uiteraard wordt conform de ingewonnen adviezen voorzien in een aantal uitzonderingsgronden. Die zijn niet supertalrijk, maar ze bestaan. De rechter dient zijn beslissing om van de regel af te wijken dan grondig te motiveren.

Het is belangrijk om een signaal te geven aan de bestuurders die een rijverbod opliepen en toch telkens opnieuw het stuur nemen.

Dat zijn vaak mensen die niet aan hun proefstuk toe zijn. Uit een studie van VIAS institute blijkt ook duidelijk dat er verwacht kan worden dat dergelijke bestuurders recidiveren en zelfs de grootste kans op recidive vertonen.

Het gaat immers om veelplegers die vaak ook verschillende, soms zware, overtredingen combineren en die veelal verantwoordelijk zijn voor een groot stuk van de ellende op 's lands wegen. Het zijn die mensen die moeten begrijpen dat het sociale gedrag, dat de veiligheid van de samenleving of de veiligheid van anderen in gevaar brengt, niet langer wordt aanvaard en dat het duidelijk moet zijn dat wie een rijverbod opgelegd krijgt, zich daaraan ook moet houden. Vandaag is daar veel te veel straffeloosheid rond.

Het wetsvoorstel vormt bovendien een signaal dat niet te onderschatten is, zowel voor verkeerscriminelen als veelplegers, namelijk dat hun “speeltje” wordt ontnomen. Deze aanpak sluit aan bij de visie van Arizona, waarin

— à l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW);

— à Brulocalis.

Tous les documents reçus ont été mis à la disposition des membres.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL

M. Wouter Raskin (N-VA) indique que les juges de police ont aujourd'hui la possibilité de prononcer la confiscation du véhicule appartenant à un conducteur qui ne respecte pas la déchéance du droit de conduire qui lui a été imposée. Pour le formuler plus simplement: le juge peut confisquer la voiture de ce contrevenant.

L'objectif est toutefois de prévoir qu'à l'avenir, les juges de police seront en principe obligés de prononcer la confiscation du véhicule dans pareil cas.

Plusieurs exceptions seront évidemment prévues, pour donner suite aux avis reçus. Elles ne seront pas nombreuses, mais elles existeront. Cependant, le juge devra motiver en détail sa décision de déroger à la règle.

Il importe d'envoyer un signal aux conducteurs qui font l'objet d'une déchéance du droit de conduire, mais qui reprennent tout de même chaque fois le volant.

Il s'agit souvent de conducteurs qui n'en sont pas à leur coup d'essai. Une étude menée par VIAS institute montre aussi clairement que l'on peut s'attendre à ce que ces conducteurs récidivent, et que ceux-ci présentent même le risque de récidive le plus élevé.

Ce sont en effet des multirécidivistes qui ont souvent aussi commis différentes infractions, parfois graves, et qui sont, la plupart du temps, largement responsables d'une grande partie des malheurs qui se produisent sur les routes. Ce sont ces conducteurs qui doivent comprendre que leur comportement, qui met en danger la sécurité de la société et des autres usagers, ne sera plus toléré, et que tout conducteur qui fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire doit respecter cette décision. Aujourd'hui, l'impunité en la matière est beaucoup trop importante.

La proposition de loi à l'examen enverra aussi aux criminels de la route et aux multirécidivistes un signal non négligeable: leur “jouet” leur sera désormais confisqué. Cette approche s'inscrit dans le droit fil de la vision du

verkeersveiligheid prioritair wordt benaderd door in te grijpen bij verkeerscriminelen, veelplegers en recidivisten.

Met dit wetsvoorstel wordt een bijkomende stap gezet richting meer verkeersveiligheid.

Het is meteen ook voor iedereen duidelijk dat de “cowboys” op de wegen in het vizier worden genomen en niet Jan met de pet.

Doordat de rechter gemotiveerd kan afwijken, wordt voorkomen dat straffen onredelijk zwaar zullen zijn. Een medische aandoening of een medisch noodgeval kan een gemotiveerd afwijken door de politierechter rechtvaardigen.

Met andere woorden, de verbeurdverklaring van een voertuig kan niet bevolen worden wanneer dat een onredelijk zware straf tot gevolg zou hebben (cf. arrest van het Grondwettelijk Hof van 9 februari 2017 met nummer 12/2017).

Deze visie is ook verenigbaar met artikel 43 van het Strafwetboek.

Er wordt degelijk rekening gehouden met de adviezen, maar deze wet is geen wonderoplossing, uiteraard. Het is bekend dat heel wat bestuurders rijden met een wagen die niet hun eigendom is, maar de overheid zal hoe dan ook strenger kunnen ingrijpen dan het geval is vandaag.

De spreker kondigt de indiening aan van de *amendementen nrs. 1 en 2* (DOC 56 0390/002).

Amendement nr. 1 beoogt artikel 2 van het wetsvoorstel te vervangen ter bevordering van de coherentie. Voorgesteld wordt om geen derde paragraaf aan artikel 50 van de wegverkeerswet toe te voegen.

Het getuigt van meer coherentie om de eerste twee leden van het oorspronkelijk artikel 2 van het wetsvoorstel samen te voegen. En de tekst dan in te voegen tussen de huidige eerste twee leden van artikel 50, § 2.

Amendement nr. 2 strekt ertoe een nieuw artikel 3 in te voegen dat de inwerkingtreding regelt. De vooropgestelde termijn is bedoeld om de overheid voldoende tijd te geven om de nodige administratieve voorbereidingen te treffen.

gouvernement Arizona, qui entend œuvrer prioritairement à la sécurité routière en agissant contre les criminels de la route et les (multi)récidivistes.

Cette proposition de loi marque une étape supplémentaire sur la voie d'une plus grande sécurité routière.

Il est aussi clairement établi que ce sont les “fous du volant” qui sont visés par les dispositions à l'examen, et non les conducteurs ordinaires.

Le fait que le juge puisse déroger à la règle pour autant qu'il motive sa décision permettra d'éviter que les peines soient excessivement sévères. Un problème de santé ou une urgence médicale pourront servir à motiver une dérogation par le juge de police.

Autrement dit, la confiscation du véhicule ne pourra pas être ordonnée si elle entraîne une peine disproportionnée (cf. arrêt de la Cour constitutionnelle n° 12/2017 du 9 février 2017).

Cette règle est également conforme à l'article 43 du Code pénal.

Les avis ont bien été pris en compte, mais les effets de cette loi ne seront évidemment pas miraculeux. Il est bien connu que de nombreux conducteurs conduisent une voiture qui ne leur appartient pas, mais les autorités pourront néanmoins intervenir plus sévèrement qu'aujourd'hui.

L'intervenant annonce la présentation des *amendements n°s 1 et 2* (DOC 56 0390/002).

L'amendement n° 1 tend à remplacer l'article 2 de la proposition de loi pour en améliorer la cohérence. Il propose de s'abstenir d'ajouter un troisième paragraphe à l'article 50 de la loi relative à la police de la circulation routière.

Ses auteurs estiment qu'il est plus cohérent de fusionner les deux premiers alinéas de l'article 2 initial de la proposition de loi et d'insérer ce texte entre les deux premiers alinéas actuels de l'article 50, § 2.

L'amendement n° 2 tend à insérer un nouvel article 3 régissant l'entrée en vigueur de la nouvelle disposition. Le délai choisi permettra de laisser suffisamment de temps aux services concernés pour effectuer les préparatifs administratifs nécessaires.

Het nieuwe artikel 3 voorziet in de inwerkingtreding van de wet op de eerste dag van de derde maand na die waarin ze bekendgemaakt wordt in het *Belgisch Staatsblad*.

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Zoals de heer Dimitri Lagasse (PS) het wetsvoorstel leest, wil het de rechter ertoe verplichten de verbeurdverklaring van een voertuig uit te spreken wanneer hij een bestuurder veroordeelt wegens rijden spijs verval. Het lid kan zich zeker vinden in de strekking en inhoud van de tekst, maar wijst erop dat de rechter van die verplichting kan afwijken, mits hij zijn beslissing uitdrukkelijk motiveert.

Het is belangrijk dat de rechter die beoordelingsvrijheid behoudt; het komt immers vaak voor dat een gezin slechts beschikt over één voertuig, dat het nodig heeft om naar het werk te gaan of een kind met een handicap te vervoeren.

De heer Lagasse vindt die rechterlijke beoordelingsvrijheid zonder meer belangrijk, maar zegt nog steeds zijn steun toe aan het wetsvoorstel.

De heer Oskar Seuntjens (Vooruit) verleent zijn steun aan het wetsvoorstel, omdat je gewoon niet streng genoeg kunt zijn voor absolute wegcriminelen. Men verliest zijn rijbewijs niet voor een kleine overtreding, zoals 10 of 15 km/u te snel rijden, maar voor het begaan van een zware overtreding. Wie er dan nog voor kiest om nog altijd achter een stuur te kruipen, is gewoon een gevaar op de weg en voor anderen.

De spreker is van oordeel dat, wanneer verkeersveiligheid ernstig wordt genomen en men oog heeft voor de schrijnende situaties die overtredingen kunnen veroorzaken, een beleid van nultolerantie tegenover wegcriminaliteit gerechtvaardigd is. Hij beschouwt het voorliggende wetsvoorstel dan ook als een belangrijke stap in die richting. Hoewel het uiteraard niet alle problemen zal oplossen, ziet hij er een duidelijk politiek signaal in: wie zijn rijbewijs heeft verloren en toch opnieuw het stuur neemt, moet streng worden aangepakt, met mogelijkheid tot inbeslagname van het voertuig.

Om die redenen zal zijn fractie dit voorstel met overtuiging steunen.

Le nouvel article 3 fixe l'entrée en vigueur de la loi au premier jour du troisième mois suivant celui de sa publication au *Moniteur belge*.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Selon la lecture de M. Dimitri Lagasse (PS), la proposition de loi vise à obliger le juge à prononcer la confiscation d'un véhicule lorsqu'il condamne un conducteur pour conduite malgré l'interdiction. Le membre relève toutefois – et cet élément lui paraît essentiel, même s'il souscrit à l'orientation générale et au fond du texte – que le juge peut s'écarter de cette obligation, à condition de motiver expressément sa décision.

Sur ce point, il importe que l'appréciation reste entre les mains du juge, notamment parce qu'il n'est pas rare qu'un ménage ne dispose que d'un seul véhicule, indispensable pour se rendre au travail ou assurer le transport d'un enfant en situation de handicap.

Tout en soulignant l'importance de cette marge d'appréciation judiciaire, le membre réaffirme son soutien à la proposition de loi.

M. Oskar Seuntjens (Vooruit) soutient la proposition de loi à l'examen, estimant que l'on ne sera jamais trop sévère à l'encontre des criminels de la route. Le permis de conduire n'est pas retiré en cas d'infraction mineure, par exemple en raison d'un excès de vitesse de 10 ou 15 km/h, mais bien en cas d'infraction grave. Les conducteurs qui choisissent néanmoins de reprendre le volant constituent tout simplement un danger manifeste pour autrui.

L'intervenant estime que la politique de tolérance zéro à l'égard de la criminalité routière est justifiée pour quiconque prend la sécurité routière au sérieux et est attentif aux drames que peuvent causer les infractions. Il estime dès lors que la proposition de loi à l'examen marque un pas important dans cette direction. Elle ne permettra évidemment pas de résoudre tous les problèmes, mais, selon l'intervenant, elle envoie un signal politique clair: quiconque a perdu son permis de conduire mais reprend néanmoins le volant doit être sanctionné sévèrement et s'expose au risque que son véhicule soit confisqué.

C'est pour ces raisons que son groupe soutiendra pleinement cette proposition.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) vindt de voorgestelde straf hoogst onevenredig. Het voertuig van een volledig gezin dreigt immers te worden verbeurdverklaard, terwijl de partner ermee naar het werk rijdt. Ze onderschrijft weliswaar de doelstelling van het wetsvoorstel, namelijk de bestraffing van de dader van het misdrijf, maar heeft het er moeilijk mee dat de sanctie ook de naaste omgeving van de dader treft.

Ze zal die maatregel dan ook niet steunen, vooral omdat de rechter al over de mogelijkheid beschikt om tot de verbeurdverklaring van het voertuig over te gaan.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) verklaart dat haar fractie dit voorstel genegen is en spreekt daarbij eveneens uit haar persoonlijke ervaring. In het ongeval van april 2025 te Herselt liet een familielid van de spreker het leven. Zij ziet welke gevolgen dit heeft voor het gezin. Het ongeval had zeker kunnen worden vermeden als op dat moment verschillende alarmsignalen hadden kunnen afgaan. De tegenpartij, die al heel wat feiten had gepleegd, had immers gewoon de wagen van zijn vriendin genomen.

Op dat moment hadden waarschuwingen kunnen worden geactiveerd. Maar het is ook aan beleidsmakers om vooraf een duidelijk kader te scheppen dat voorkomt dat dergelijke situaties zich opnieuw kunnen voordoen.

De spreker is zeer tevreden met dit voorstel en zal zij het ten volle steunen.

De heer Frank Troosters (VB) geeft aan dat zijn fractie zich zal onthouden en niet tegenstemmen, want de intentie is duidelijk positief.

Hij maakt wel twee bedenkingen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer vroeg in zijn advies op welk cijfermateriaal de indieners zich baseren en of er werkelijk te weinig verbeurdverklaringen worden uitgesproken. Dat zijn terechte en interessante vragen, maar die doen niets af aan het recht van een parlementslid om een wetgevend initiatief te nemen. De indiener is niet verplicht om vooraf statistisch bewijs te leveren.

Formeel kan een rechter reeds een verbeurdverklaring uitspreken, hij is daartoe niet verplicht. Het voorstel legt deze sanctie op, maar staat tegelijk toe dat de rechter van de voorgeschreven sanctie afwijkt. Dat is vooral een symbolische maatregel die weinig aan de bestaande praktijk zal veranderen, zoals de vertegenwoordigers van het openbaar ministerie stelden.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) estime, pour sa part, la sanction à prévoir fort disproportionnée. Le risque est pris de confisquer le véhicule d'une famille entière, alors que le conjoint l'utilise pour se rendre au travail. L'objectif est bien de sanctionner l'auteur de l'infraction, ce que souhaite l'intervenante également, mais elle s'oppose à la proposition de loi dans la mesure où la sanction toucherait l'entourage.

C'est pourquoi le membre n'appuiera donc pas cette mesure, d'autant plus que le juge dispose déjà de la possibilité de confisquer le véhicule.

Mme Tine Gielis (cd&v) déclare que son groupe est favorable à cette proposition et évoque son expérience personnelle. Lors d'un accident survenu à Herselt en avril 2025, un membre de sa famille a perdu la vie. Elle est consciente des conséquences de tels drames pour les familles. Cet accident aurait certainement pu être évité si certaines alertes s'étaient déclenchées à ce moment-là. En effet, la partie adverse, qui avait déjà commis de nombreux délits, avait tout simplement emprunté la voiture de sa compagne.

À l'époque, des avertissements auraient pu être donnés. Toutefois, il appartient également aux décideurs politiques d'établir un cadre clair en amont pour éviter que de telles situations se reproduisent.

L'intervenante salue cette proposition et la soutiendra pleinement.

M. Frank Troosters (VB) annonce que son groupe s'abstiendra plutôt que de voter contre, estimant que l'intention qui sous-tend cette proposition est clairement louable.

Il émet toutefois deux réserves.

Dans son avis, le SPF Mobilité et Transports demande sur quels chiffres les auteurs se basent et si le nombre de confiscations prononcées est réellement insuffisant. Ces questions sont légitimes et intéressantes, mais elles ne remettent pas en cause le droit de tout parlementaire de prendre des initiatives législatives. L'auteur n'est pas tenu de commencer par fournir des statistiques.

Sur le plan formel, le juge peut déjà prononcer la confiscation, mais il n'y est pas tenu. La proposition de loi vise à rendre cette confiscation obligatoire, mais elle permettra au juge d'y déroger. Il s'agit essentiellement d'une mesure symbolique, qui ne modifiera guère les pratiques actuelles, comme l'ont souligné les représentants du ministère public.

B. Antwoorden van de hoofdindiener

De heer Wouter Raskin (N-VA) heeft begrip voor de kritische opmerkingen van sommige leden, die een *statement* willen maken.

In het voorstel wordt echter uitdrukkelijk voorzien in uitzonderingsgronden voor de rechter. Wanneer de rechter, rekening houdend met de volledige context, oordeelt dat een verbeurdverklaring tot een onredelijke straf zou leiden – om welke reden dan ook – kan hij daarvan afwijken. Tegelijk blijft het de bedoeling om streng op te treden, waardoor die uitzonderingsgronden bewust beperkt zijn en de rechter zijn afwijking grondig moet motiveren. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de bedenkingen die werden uitgedrukt.

Het gebrek aan cijfers is een bekend probleem: wie bij Justitie cijfers opvraagt, krijgt vaak te horen dat ze niet bestaan of niet beschikbaar zijn. Dat departement is geen voorbeeld van actuele cijferondersteuning voor wetgevend werk, en er is nog veel verbetering mogelijk. Het lid verwijst wel naar de VIAS-studie van 2019, waarvan de conclusies degelijk en betrouwbaar zijn.

Het zij nog eens onderstreept dat het voorstel ook een signaalfunctie heeft. De samenleving moet duidelijk worden gemaakt dat rijden wanneer dat verboden is niet langer aanvaard wordt. Bestuurders dragen verantwoordelijkheid tegenover de maatschappij, maar ook tegenover hun eigen gezin.

Het signaal in de tekst moet helder zijn: recidivisten die blijven hervallen en toch opnieuw achter het stuur kruipen, moeten worden aangepakt waar het pijn doet – door hen hun voertuig af te nemen. Want uiteindelijk kan het ieders kind zijn dat slachtoffer wordt van zulke bestuurders.

C. Replieken van de leden

De heer Dimitri Lagasse (PS) begrijpt het standpunt van de indiener van het wetsvoorstel, maar stelt vast dat die laatste het over een signaal of een symbool heeft. Tot daar aan toe, maar dat symbool zou door de rechters weleens verkeerd begrepen of geïnterpreteerd kunnen worden; tot nu toe beoordeelden ze dergelijke situaties immers al op een redelijke manier en konden ze al verbeurdverklaringen uitspreken.

Dit signaal is volgens de spreker alvast niet bijster sterk en zou bij de magistratuur zelfs in slechte aarde kunnen vallen. Hij verwijst naar zijn eerdere voorbeelden

B. Réponses de l'auteur principal

M. Wouter Raskin (N-VA) comprend les réactions critiques de certains membres, qui veulent faire passer un message.

La proposition prévoit toutefois expressément des motifs d'exception pour le juge. Si celui-ci estime pour quelque raison que ce soit qu'en égard au contexte global, une confiscation serait une sanction disproportionnée, il peut y renoncer. Dans le même temps, l'intention restant de sévir, les motifs d'exception sont délibérément limités et le juge doit motiver de manière détaillée son choix de ne pas imposer cette sanction. Ces arguments répondent ainsi aux réserves qui ont été exprimées.

L'absence de données chiffrées est un problème bien connu: quiconque demande des chiffres au SPF Justice s'entend souvent dire que ceux-ci n'existent pas ou ne sont pas disponibles. Ce département n'est pas une référence lorsqu'il s'agit d'appuyer le travail législatif par des données chiffrées actualisées, et la marge d'amélioration reste considérable. Le membre renvoie toutefois à l'étude de VIAS de 2019, dont les conclusions sont solides et fiables.

Il convient également de souligner que la proposition a une fonction de signal. Il faut que la société comprenne clairement que conduire malgré une interdiction ne sera plus toléré. Les conducteurs ont une responsabilité vis-à-vis de la société, mais aussi vis-à-vis de leur propre famille.

Le signal donné dans le texte doit être clair: les récidivistes impénitents qui reprennent malgré tout le volant doivent être touchés là où ça fait mal – en étant privés de leur véhicule. Car, en définitive, tout le monde pourrait avoir un enfant victime de ce genre de conducteur.

C. Répliques des membres

M. Dimitri Lagasse (PS) entend bien la position de l'auteur de la proposition, mais constate que celui-ci parle d'un signal ou d'un symbole. Certes, mais ce symbole pourrait être mal compris ou mal interprété par les juges, lesquels appréciaient déjà les situations de manière raisonnable et pouvaient déjà prononcer des confiscations.

L'intervenant estime quant à lui qu'il ne s'agit pas d'un signal particulièrement fort, et craint même qu'il puisse être mal perçu par la magistrature. Il rappelle les exemples

en hamert op het risico dat de rechters extra werk zullen krijgen wanneer ze van dat automatisme moeten afwijken.

Ook hij klaagt aan dat er geen cijfergegevens beschikbaar zijn en dat de tekst en de amendementen niet op alle kwesties die in de verschillende adviezen naar voren kwamen, een antwoord bieden.

Hoewel ze de inspanningen ter zake steunt, zal de PS-fractie zich dan ook bij de stemming onthouden.

De heer Frank Troosters (VB) herhaalt dat hij gewoon naar de verklaring van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft verwezen. Cijfers verkrijgen – onder meer van Justitie – schijnt problematisch te zijn. Het punt van de spreker is evenwel dat het ontbreken van cijfergegevens op generlei wijze afbreuk doet aan het initiatiefrecht van een parlements lid.

Over de werklust stelde het lid zich dezelfde vraag als sommige anderen, maar hij denkt dat het allemaal nog wel zal moeten kunnen lukken.

Essentieel voor het lid en zijn fractie is dat de vrijheid van politierechters wordt gevrijwaard en dat is het geval. Zij voeren hun werk in eer en geweten uit, beoordelen elke zaak volledig, rekening houdend met de voorgeschiedenis van de gedaagde, de familiale en professionele situatie en alle relevante sociale omstandigheden. Het voorstel zal in de kern weinig aan hun manier van oordelen veranderen, omdat zij nu al streng en zorgvuldig te werk gaan.

Als er aan de beoordelingsvrijheid getornd zou worden, zou de fractie van de spreker tegenstemmen, maar dat is hier niet het geval. Ook de amendementen zijn logisch en sluiten aan bij wat sommigen opmerkten, onder meer wat betreft de inwerkingtredingsdatum.

De fractie zal zich bij de stemming onthouden.

D. Bijkomende antwoorden van de hoofddiener

De heer Wouter Raskin (N-VA) stipt nog even aan dat de rechter inderdaad rekening mag houden met een aantal, veeleer beperkte, uitzonderingsgronden om op basis van een sterk gemotiveerde beslissing af te wijken van de voorgestelde bepaling.

Het lid heeft alle vertrouwen in de rechterlijke macht en hoopt dat die mee is met de idee van het wetsvoorstel.

qu'il a évoqués et souligne que cette approche risque d'entraîner une charge de travail supplémentaire pour les juges lorsqu'ils devront s'écarter de cet automatisme.

Comme d'autres, il insiste également sur l'absence de données chiffrées et sur le fait que le texte, tout comme les amendements, ne répond pas à l'ensemble des questions soulevées dans les différents avis.

Dès lors, même si le groupe socialiste soutient la démarche, celui-ci s'abstiendra lors du vote.

M. Frank Troosters (VB) rappelle qu'il a simplement renvoyé à la déclaration du SPF Mobilité et Transports. Obtenir des données chiffrées – notamment de la Justice – semble problématique. Le point qu'il souhaite toutefois mettre en avant est que l'absence de données chiffrées ne porte nullement atteinte au droit d'initiative d'un parlementaire.

Quant à la charge de travail, l'intervenant s'est posé la même question que certains de ses collègues, mais il estime que la mesure devrait néanmoins pouvoir être appliquée.

Pour le membre comme pour son parti, l'essentiel est de préserver la liberté des juges de police, ce qui est le cas en l'espèce. Ceux-ci s'acquittent de leur tâche en leur âme et conscience. Ils apprécient chaque affaire dans son intégralité en tenant compte des antécédents du prévenu, de sa situation familiale et professionnelle et de toutes les circonstances sociales pertinentes. Sur le fond, la proposition ne va pas changer leur manière d'apprécier un dossier, parce qu'ils procèdent déjà de manière sévère et méticuleuse.

Si la liberté d'appréciation était remise en cause, le groupe de l'intervenant voterait contre, mais ce n'est pas le cas en l'espèce. Les amendements sont également logiques et rejoignent les observations déjà formulées, notamment en ce qui concerne la date de l'entrée en vigueur.

Le groupe s'abstiendra lors du vote.

D. Réponses complémentaires de l'auteur principal

M. Wouter Raskin (N-VA) tient à rappeler que le juge pourra effectivement tenir compte d'un certain nombre de motifs d'exception, quoique limités, et s'écarter de la disposition proposée à condition que sa décision soit dûment motivée.

Le membre a toute confiance dans le pouvoir judiciaire et espère que ses représentants soutiendront l'idée défendue dans la proposition de loi.

Politierechters en experts hebben tijdens de hoorzitting en in een aantal interviews meermaals verwezen naar dat “speeltje” dat sneller afgepakt moet kunnen worden, om die verkeersdelinquenten die misplaatst gedrag vertonen uit het verkeer te nemen, omdat zij verantwoordelijk zijn voor zoveel ellende. En dat moet stoppen.

Het wetsvoorstel dat voorligt is een bescheiden stapje in de richting van meer verkeersveiligheid.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bevat de grondwettelijke bevoegdheidsgrondslag.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Amendement nr. 1 (DOC 56 0390/002) beoogt een artikel 1 van het wetsvoorstel te vervangen door een artikel dat artikel 50, § 2, van de wegverkeerswet wijzigt. Het is de bedoeling dat de rechter in de toekomst de verbeurdverklaring van het voertuig beveelt wanneer de bestuurder wordt veroordeeld voor een overtreding zoals bedoeld in artikel 48 van de wegverkeerswet, indien het voertuig eigendom is van de dader van het misdrijf.

Indien de rechter van de verbeurdverklaring afziet, moet hij zijn beslissing uitdrukkelijk motiveren.

Dit artikel wordt met 10 stemmen tegen 1 en 3 onthoudingen aangenomen.

Art. 3 (*nieuw*)

Amendement nr. 2 (DOC 53 0390/002) beoogt een artikel 3 in te voeren dat in de datum van inwerkingtreding voorziet.

Les juges de police et les experts ont, durant les auditions et au cours de différentes interviews, expliqué à maintes reprises que pour empêcher les délinquants routiers qui ont un comportement inapproprié de reprendre le volant, il fallait pouvoir les priver plus rapidement de leur “jouet”. Ces personnes provoquent en effet de nombreux drames. Cela ne peut plus durer.

La proposition de loi à l'examen est une avancée modeste dans la voie d'une sécurité routière accrue.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

L'amendement n° 1 (DOC 56 0390/002) tend à remplacer l'article 1 de la proposition de loi et vise à modifier l'article 50, § 2, de la loi relative à la police de la circulation routière afin de préciser que le juge ordonne la confiscation du véhicule si le conducteur est condamné pour une infraction visée à l'article 48 de la loi précitée, lorsque ledit véhicule est la propriété de l'auteur de l'infraction.

S'il choisit toutefois de ne pas imposer cette confiscation, le juge motive expressément sa décision.

Cet article est adopté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Art. 3 (*nouveau*)

L'amendement n° 2 (DOC 53 0390/002) tend à insérer un article 3 qui régit l'entrée en vigueur de la nouvelle disposition.

Dit artikel wordt met 10 stemmen tegen één en 3 onthoudingen aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsvoorstel wordt, zoals gewijzigd en met inbegrip van de taalkundige en de wetgevingstechnische verbeteringen, bij hoofdelijke stemming aangenomen met 10 stemmen tegen één en 3 onthoudingen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Serge Hilligsmann, Julien Matagne;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

cd&v: Tine Gielis;

Anders.: Irina De Knop.

Heeft tegengestemd:

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

Hebben zich onthouden:

VB: Britt Huybrechts, Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse.

<i>De rapporteurs,</i>	<i>De voorzitter,</i>
Staf Aerts Wouter Raskin Vincent Scourneau Britt Huybrechts	Frank Troosters

Cet article est adopté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi, telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur le plan linguistique et légistique, est adopté par vote nominatif par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Serge Hilligsmann, Julien Matagne;

Vooruit: Oskar Seuntjens;

cd&v: Tine Gielis;

Anders.: Irina De Knop.

A voté contre:

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

Se sont abstenus:

VB: Britt Huybrechts, Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse.

<i>Les rapporteurs,</i>	<i>Le président,</i>
Staf Aerts Wouter Raskin Vincent Scourneau Britt Huybrechts	Frank Troosters

BIJLAGE**HOORZITTING VAN 11 FEBRUARI 2025 MET
BETREKKING TOT HET THEMA “RECIDIVE”**

De volgende personen werden gehoord:

— de heer Gilles Dupuis, advocaat-generaal te Bergen en hoofd gerechtelijk coördinator van het expertisenetwerk “verkeersveiligheid” van het College van procureurs-generaal, en de heer Vincent Lechien, substituut-procureur-generaal van Bergen en gerechtelijk coördinator van het expertisenetwerk “verkeersveiligheid” van het College van procureurs-generaal, College van procureurs-generaal;

— de heer Ivan Bruggeman, coördinator, CENTREX-Wegverkeer;

— de heer Luc Brewaeys, rechter in de politierechtbank van Vilvoorde, Koninklijk Verbond van de Vrede- en Politierichters vzw (KVVP);

— mevrouw Isabel Verwee, Knowledge Group Manager, en de heer Mark Tant, manager van het CARA, Vias institute;

— de heer Bertrand Jardon, voorzitter, Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK-SAVE vzw).

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN
VAN DE GENODIGDEN**

Voor de inleidende uiteenzettingen van de genodigden wordt verwezen naar de stukken die ter beschikking van de leden werden gesteld en naar het digitale verslag dat op de website van de Kamer van volksvertegenwoordigers kan worden geraadpleegd (<https://media.dekamer.be/meeting/56-017822-U0346>).

**II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN
VAN DE LEDEN**

De heer Wouter Raskin (N-VA) wijst op de complexiteit van het onderwerp.

De recidivisten, die verantwoordelijk zijn voor een bijzonder groot deel van de miserie op de wegen, vormen een ernstig probleem. Daarbij horen mensen die

ANNEXE**AUDITION DU 11 FÉVRIER 2025
SUR LE THÈME DE LA “RÉCIDIVE”**

Les personnes suivantes ont été entendues:

— M. Gilles Dupuis, avocat général à Mons et magistrat coordonnateur principal du réseau d’expertise “sécurité routière” du Collège des procureurs généraux, et M. Vincent Lechien, substitut du procureur général de Mons, magistrat coordonnateur du réseau d’expertise “sécurité routière” du Collège des procureurs généraux, Collège des procureurs généraux;

— M. Ivan Bruggeman, coordonnateur, CENTREX-Circulation routière;

— M. Luc Brewaeys, juge au tribunal de police de Vilvoorde, Union Royale des Juges de Paix et Juges de Police asbl (URJPP);

— Mme Isabel Verwee, Knowledge Group Manager, et M. Mark Tant, manager du CARA, Vias institute;

— M. Bertrand Jardon, président, Parents d’Enfants Victimes d’Accidents (PEVR-SAVE asbl).

**I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS
DES INVITÉS**

Pour les exposés introductifs des invités, il est renvoyé aux documents mis à la disposition des membres et au rapport numérique disponible sur le site web de la Chambre des représentants (<https://media.lachambre.be/meeting/56-017822-U0346>).

**II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS
DES MEMBRES**

M. Wouter Raskin (N-VA) met l’accent sur la complexité du sujet.

Les récidivistes, qui sont responsables d’une part très importante des accidents sur nos routes, constituent un problème grave. Parmi eux, on trouve des personnes qui

zich onder invloed van te veel alcohol en drugs in het verkeer begeven. Waar het alcoholgebruik lijkt te dalen, lijkt het gebruik van andere middelen juist toe te nemen.

Er zijn verschillende belemmeringen op het vlak van handhaving, zoals de beschikbaarheid of onbeschikbaarheid van betrouwbare speekseltesten. In september 2024 werd nog aan de alarmbel getrokken bij een aantal politiezones, omdat hun voorraad op was. Justitie had ofwel te weinig besteld, ofwel te weinig in voorraad.

Idealiter zou elke bestuurder die staande wordt gehouden, gecontroleerd moeten kunnen worden op zowel alcohol als drugs. Een fabrikant van speekseltestapparatuur gaf bovendien aan dat het in dit land bijzonder lang duurt om dergelijke testen administratief goedgekeurd te krijgen, wat de situatie bemoeilijkt.

De spreker vraagt zich af of er nog andere aandachtspunten zijn op dit vlak, en of er aanbevelingen zijn om de handhaving te verbeteren of te optimaliseren. In een recente Pano-reportage werd aangetoond dat er nog steeds geen afdoende centrale verwerking en analyse plaatsvindt van gegevens over verkeerscontroles. Meten is weten en handhavingsbeleid kan doeltreffender worden georganiseerd als men over data beschikt.

De vraag aan de sprekers is dan ook of zij van mening zijn dat er dringend werk moet worden gemaakt van een centrale databank met gedetailleerde informatie over verkeerscontroles.

Het afgelopen jaar is er ook veel debat geweest over handhaving via ANPR-camera's. Tijdens de vorige zittingsperiode werd hierover uitgebreid van gedachten gewisseld, met name over smartphonegebruik achter het stuur. De fractie van de spreker is principieel voorstander van het inzetten van nieuwe technologieën voor duidelijk omschreven overtredingen die een groot gevaar vormen voor de verkeersveiligheid en andere weggebruikers. Uiteraard moet dit wel gepaard gaan met maximale waarborgen voor de privacy. Dit betekent dat men geen volledige automatische verwerking invoert en dat een menselijke beoordeling wordt behouden – bij voorkeur door meerdere politieambtenaren onafhankelijk van elkaar.

Het zou ook mogelijk moeten zijn om rijden zonder geldig rijbewijs via ANPR-camera's vast te stellen. De mazen van het net mogen best wat nauwer worden rond bepaalde "cowboys" op de weg. De vraag aan de experts

conduisent sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants. Si la consommation d'alcool semble diminuer, celle d'autres substances semble au contraire augmenter.

Il existe plusieurs obstacles à l'application de la législation, tels que la disponibilité de tests salivaires fiables. En septembre 2024, plusieurs zones de police ont tiré la sonnette d'alarme, car leurs stocks étaient épuisés. La Justice en avait commandé trop peu ou en avait trop peu en réserve.

Idéalement, tout conducteur arrêté devrait pouvoir être soumis à un contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants. Un fabricant d'appareils de test salivaire a par ailleurs indiqué que, dans notre pays, il faut beaucoup de temps pour obtenir l'autorisation administrative nécessaire à l'utilisation de ces tests, ce qui complique la situation.

L'intervenant se demande si d'autres points doivent être pris en considération dans ce domaine et si des recommandations ont été formulées en vue d'améliorer ou d'optimiser l'application de la législation. Un reportage récent de l'émission Pano a montré qu'il n'existe toujours pas de centralisation adéquate du traitement et de l'analyse des données relatives aux contrôles routiers. Mesurer, c'est savoir, et la politique répressive pourra être organisée plus efficacement si l'on dispose de données.

Le député demande dès lors aux orateurs s'ils estiment qu'il est urgent de créer une banque de données centrale contenant des informations détaillées sur les contrôles routiers.

Au cours de l'année écoulée, le recours aux caméras ANPR à des fins de contrôle a également fait l'objet de nombreux débats. Sous la législature précédente, des échanges de vues approfondis ont eu lieu à ce sujet, notamment en ce qui concerne l'utilisation du smartphone au volant. Le groupe de l'intervenant est en principe favorable à l'utilisation de nouvelles technologies pour détecter des infractions clairement définies qui constituent un danger majeur pour la sécurité routière et les autres usagers de la route. Toutefois, cette utilisation doit évidemment s'assortir de garanties maximales en matière de protection de la vie privée, ce qui implique de ne pas prévoir de traitement entièrement automatisé et de maintenir une appréciation humaine, réalisée de préférence par plusieurs fonctionnaires de police indépendants les uns des autres.

Il devrait aussi être possible de détecter les conducteurs circulant sans permis valide à l'aide de caméras ANPR. Il serait bien utile de resserrer quelque peu les mailles du filet à l'égard de certains chauffards.

is hoe zij tegenover het ruimer inzetten van moderne technologieën in het kader van verkeershandhaving staan.

Wat betreft het puntenrijbewijs of een centraal data-register – ongeacht de naam – is er al jarenlang discussie. In het regeerakkoord staat een passage over een databank voor veelplegers. De vraag aan de experts is of zij hiermee kunnen leven, en waarom wel of niet. Tijdens eerdere hoorzittingen over recidive gaven politierechters aan dat de huidige strafmaat in principe volstaat om mensen te bestraffen. De pakkans moet vooral omhoog, en de strafuitvoering moet sneller. De spreker meent dat dit vandaag opnieuw werd bevestigd. Klopt het dat de huidige strafmaat in principe volstaat?

Tot slot vraagt het lid of er, naast de huidige voorstellen, nog andere nuttige maatregelen of sancties zijn die kunnen helpen om recidive op de weg aan te pakken.

De heer Gilles Foret (MR) herinnert eraan dat het regeerakkoord verschillende concrete acties bevat om recidive effectiever te bestrijden, meer bepaald over hoe men recidivisten uit het verkeer kan halen. De expertise van de gastsprekers maakt volgens de spreker een betere beoordeling van het systeem mogelijk teneinde recidive effectiever te bestrijden. Er moet rekening worden gehouden met verschillende aspecten: prioritering van de maatregelen ten aanzien van de gevaarlijkste individuen, sterkere benutting van het centrale gegevensregister om ze beter te identificeren, automatische dagvaarding van veelplegers voor de politierechtbank, afstemming met de gewesten inzake preventie en de invoering van het misdrijf doodslag in het verkeer.

Het lid begrijpt de opmerkingen over de soms onevenredige voorgestelde straffen, de impact op de werklust van de actoren op het terrein, het belang van het behoud van samenhang met het nieuwe Strafwetboek en het respect voor rechts- en grondwettelijke beginselen. Het lid neemt tevens nota van de terminologische verduidelijkingen en de uitvoerbaarheid van de wetsvoorstellen.

Het lid komt terug op het wetsvoorstel van Benoît Piedboeuf tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde te waarborgen dat jegens de daders van uiterst zware verkeersovertredingen een beschikking tot verlenging van de intrekking van het rijbewijs wordt gevorderd,

L'intervenant demande aux experts ce qu'ils pensent de l'utilisation plus large des technologies modernes dans le cadre des contrôles de l'application des règles de la circulation routière.

Le permis à points, ou un registre centralisé de données – peu importe le nom qui lui est donné – fait l'objet de débats depuis des années. L'accord de gouvernement comprend un passage sur une banque de données relative aux récidivistes. L'intervenant demande aux experts s'ils sont satisfaits ou non de cette mesure, et pourquoi. Lors de précédentes auditions consacrées à la récidive, des juges de police ont indiqué que les peines actuelles étaient en principe suffisantes pour punir les contrevenants. Il faut surtout augmenter le risque d'être pris et accélérer l'exécution des peines, comme cela a de nouveau été confirmé aujourd'hui, selon l'intervenant. Est-il exact que les peines actuelles sont en principe suffisantes?

Enfin, le membre demande s'il existe, outre les propositions actuelles, d'autres mesures ou sanctions utiles susceptibles de contribuer à lutter contre la récidive au volant.

M. Gilles Foret (MR) rappelle que l'accord de gouvernement intègre concrètement différents points pour lutter plus efficacement contre les récidivistes, et notamment sur la manière de pouvoir retirer les récidivistes de la circulation. Le membre estime cependant que l'expertise des invités permettra de mieux évaluer le dispositif pour lutter contre la récidive de manière plus efficace. Différents aspects sont à prendre en considération, tels que la priorisation des mesures à l'égard des individus les plus dangereux, le renforcement du registre central des données afin de mieux les identifier, la convocation automatique des multirécidivistes devant le tribunal de police, la coordination avec la région pour les questions de prévention, et puis l'introduction de l'infraction d'homicide routier.

Le membre entend bien les remarques quant à la disproportion parfois des peines proposées, l'implication sur la charge de travail des acteurs de terrain, l'importance de garder la cohérence avec le nouveau Code pénal, le respect des principes de droit, des principes constitutionnels. Le membre prend également note des précisions sur les termes et la praticabilité des propositions.

Le membre revient sur la proposition de loi (Benoît Piedboeuf) modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visant à garantir la réquisition d'une ordonnance de prolongation de retrait de permis de conduire ainsi que sa prolongation envers les auteurs d'infractions extrêmement graves

alsmede de hernieuwing daarvan (DOC 56 0340/001). Dat wetsvoorstel beoogt te verzekeren dat de intrekking van het rijbewijs effectief is tot aan het proces.

Er lag een eerste wetsvoorstel op tafel, dat op basis van de gemaakte opmerkingen werd aangepast met betrekking tot bijvoorbeeld het toepassingsgebied, de aanwezigheid van zware verwondingen of de automatische verlenging van de tijdelijke intrekking van het rijbewijs.

De gerechtelijke procedures moeten absoluut worden versneld om vertragingen te beperken en een snelle bestraffing te garanderen. Minstens even belangrijk is dat de controles worden aangescherpt en meer effect sorteren. Daartoe moeten politie, justitie en de actoren op het terrein worden uitgerust met hoogwaardige technische middelen, zoals de heer Raskin al aangaf.

Technologieën zoals ANPR-camera's en databanken spelen een steeds belangrijkere rol. De toegankelijkheid en de raadpleging ervan door de diensten op het terrein moeten worden gewaarborgd, met eerbiediging van de wettelijke beginselen. Het is dus cruciaal dat de toekomstige wetgeving concreet toepasbaar is in het veld.

De heer Hugues Bayet (PS) heeft twee korte vragen.

Ten eerste, wat het rijbewijs met punten betreft, wil hij graag verduidelijking over het systeem waarmee burgers rijbewijspunten kunnen terugkrijgen. Zo te horen moet de procedure nog wat helderder, vooral dan op het vlak van het op nul zetten van de puntentellers van bestuurders. Welk systeem hebben de deskundigen voor ogen?

Ten tweede hadden een aantal gastsprekers het over een graduele sanctieregeling, in het kader van een akkoord binnen de regering. Hoe kijken de deskundigen naar de bedoelingen van dat akkoord, dat voorziet in de invoering van een, zeg maar, andere versie van het rijbewijs met punten.

Wat vinden de deskundigen er overigens van dat automobilisten die te veel overtredingen hebben begaan, niet automatisch worden gedagvaard?

Tot slot mag niet worden voorbijgegaan aan de bijkomende werklast voor de politierechtbanken door de invoering van dit systeem.

Mevrouw Aurore Tourneur (Les Engagés) benadrukt dat verkeersveiligheid een van de speerpunten van het regeerakkoord is. Te veel levens worden kapotgemaakt door onverantwoord rijgedrag.

(DOC 56 0340/001). Elle vise à s'assurer de l'effectivité du retrait du permis jusqu'au procès.

Il y avait une première proposition qui avait été mise sur la table, mais les remarques formulées ont permis de faire évoluer la proposition en ce qui concerne, par exemple, le champ d'application, l'aspect des blessures graves, ou l'automaticité de la prolongation du retrait provisoire du permis.

Il est essentiel d'accélérer les procédures judiciaires afin de réduire les délais et d'assurer une sanction rapide. Il est tout aussi important de renforcer les contrôles et d'en améliorer l'efficacité. À ce titre, comme l'a souligné son collègue M. Raskin, il convient de doter la police, la justice et les acteurs de terrain de moyens techniques performants.

Les technologies telles que les caméras NPR et les bases de données jouent un rôle croissant. Leur accessibilité et leur consultation par les services de terrain doivent être garanties, dans le respect des principes légaux. Il est donc crucial que les textes législatifs à venir soient applicables concrètement sur le terrain.

M. Hugues Bayet (PS) aurait deux petites questions.

Premièrement, concernant le permis à points, le membre souhaiterait obtenir une précision par rapport au système de récupération des points pour les citoyens. Il a entendu qu'il était nécessaire de clarifier le processus, notamment en ce qui concerne la remise à zéro des points des conducteurs. Quel système faudrait-il mettre en place, selon les experts?

Deuxièmement, certains intervenants ont évoqué une volonté de sanction progressive, notamment dans le cadre d'un accord gouvernemental. Quel est l'avis des experts sur les intentions exprimées dans cet accord, avec la mise en place d'une autre version, pourrait-on dire, du permis à points.

Par ailleurs, que pensent les experts du fait que la convocation de l'automobiliste ayant cumulé trop d'infractions ne serait pas automatique?

Enfin, la charge de travail des tribunaux de police dans le cadre de ce système est un élément à ne pas négliger.

Mme Aurore Tourneur (Les Engagés) souligne que, dans l'accord du gouvernement, la sécurité routière est un des fers de lance parce que trop de vies sont brisées par des comportements irresponsables sur les routes.

De lang bepleite invoering van het misdrijf doodslag in het verkeer is alvast een positieve zaak.

De spreekster heeft nog enkele korte vragen omtrent de politiecontroles. Hoe kunnen die worden gestroomlijnd? Kunnen de gastsprekers inschatten hoeveel extra personeel en budget de politie nodig heeft om het aantal controles te kunnen opvoeren?

Wat vinden zij van de drempel van 8 overtredingen binnen een tijdspanne van 3 jaar? Bestaat volgens hen de ideale drempel? Zijn er ter zake cijfers of voorbeelden uit het buitenland beschikbaar?

Wat de ANPR-camera's betreft, attendeert de spreekster erop dat tests hebben uitgewezen dat die slimme camera's ook gsm-gebruik achter het stuur kunnen detecteren. Ze vraagt zich dan ook af of dergelijke technologieën kunnen worden bijgeschaafd en uitgebreid naar andere soorten overtredingen.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) verwijst naar haar praktijkervaring. Zo heeft zij 36 jaar gewerkt in de petrochemische sector, waar slipcursussen verplicht waren. Het is haar bijgebleven dat rijgedrag en snelheidsverschillen op de openbare weg vaak aanleiding geven tot verkeersongevallen, soms met dodelijke afloop. Een wagen kan ook een moordwapen zijn. Bijgevolg kan ook degene die zijn wagen uitleent medeplichtig (cf. *infra*).

Als burgemeester met 18 jaar ervaring is de spreekster vaak geconfronteerd geweest met ouders van wie een kind is verongelukt. De blik van de ouders blijft haar bij. Als beleidsmaker moet zij telkens erkennen dat er geen afdoend antwoord werd gevonden voor de aanpak van de dader die het leven van hun kind heeft weggerukt.

Daarnaast herinnert zij zich ook de frustraties van politieagenten. Zij hebben actieplannen opgesteld, maar betreuren dat de daders niet altijd op de juiste manier worden aangepakt.

Tot slot wil zij zich als lotgenote aansluiten bij de heer Jardon. Zij is geen lid van Ouders van Verongelukte Kinderen, maar wel de zus van een broer die 32 jaar geleden het leven liet in een verkeersongeval. Hij was toen een jonge vader van twee kinderen en een beloftevolle voetballer bij Lommel. Zijn overlijden op bijna dertigjarige leeftijd heeft een diepe impact gehad op haar familie en op haar eigen leven.

L'introduction de l'infraction d'homicide routier dans le droit, fruit d'un combat de longue haleine, est un développement positif.

L'intervenante indique avoir quelques petites questions concernant le contrôle de police. Comment peuvent-ils être optimisés? Est-ce que les orateurs pourraient quantifier les moyens, tant humains que financiers, dont la police aurait besoin pour mettre en place des contrôles supplémentaires?

Ensuite, que pensent-ils du seuil de 8 infractions en l'espace de 3 ans? Existe-t-il, selon eux, un seuil idéal? Peut-être disposent-ils de chiffres ou d'exemples issus de pays voisins?

Enfin, en ce qui concerne les caméras ANPR, l'intervenante rappelle que certains tests ont montré que ces caméras intelligentes peuvent détecter l'utilisation du GSM au volant. Elle se demande si ces technologies pourraient être améliorées et étendues à d'autres types d'infractions.

Mme Tine Gielis (cd&v) évoque son expérience pratique. Elle a travaillé 36 ans dans le secteur pétrochimique, dans lequel des cours de dérapage étaient obligatoires. Elle en a retenu que le comportement au volant et les différences de vitesse sur la voie publique sont souvent à l'origine d'accidents de roulage, parfois mortels. Une voiture peut également être une arme meurtrière. C'est pourquoi la personne qui prête sa voiture peut également être complice. (cf. *infra*)

Bourgmestre avec 18 ans d'expérience, l'intervenante a souvent été confrontée à des parents dont un enfant a été victime d'un accident mortel. Le regard des parents reste gravé dans sa mémoire. En tant que décideuse politique, elle doit chaque fois reconnaître qu'aucune réponse satisfaisante n'a été trouvée concernant le traitement à réserver à l'auteur de l'accident qui a ôté la vie à leur enfant.

Elle se souvient également des frustrations des policiers. Ceux-ci ont élaboré des plans d'action, mais déplorent que des mesures adéquates ne soient pas toujours prises vis-à-vis des auteurs.

Enfin, l'intervenante souhaite se joindre à M. Jardon en tant que compagne d'infortune. Elle n'est pas membre de Parents d'Enfants Victimes de la Route, mais son frère a perdu la vie dans un accident de roulage il y a 32 ans. Il était, à l'époque, un jeune père de deux enfants et un footballeur prometteur à Lommel. Son décès à un peu moins de trente ans a profondément marqué sa famille et sa propre vie.

Deze ervaring heeft ertoe bijgedragen dat zij zich vandaag inzet voor verkeersveiligheid. Zij heeft drie vragen aan de genodigde. De cijfers van Vias institute tonen duidelijk een probleem aan. Het is dan ook de verantwoordelijkheid van beleidsmakers om mensen te beschermen en een duidelijk kader te creëren, zodat iedereen weet welke rol die correct moet opnemen.

De spreekster is tevreden dat dit in het regeerakkoord een vertaling heeft gekregen.

Haar eerste vraag betreft het toevertrouwen van een wagen aan iemand anders. Er werd eerder aangegeven dat dit soms leidt tot situaties waartegen moeilijk kan worden opgetreden. Als burgemeester blijft zij herhalen dat ouders beschermd moeten worden tegen zichzelf, tegen de goedgelovigheid die zij soms tonen tegenover hun kinderen. Zij pleit voor een wettelijk kader dat hen hierin ondersteunt, zoals zij ook in haar wetsvoorstel heeft opgenomen.

Haar tweede vraag betreft het centrale orgaan dat nodig is om de controle op te drijven. Wat is de stand van zaken ter zake? Dit punt komt ook aan bod in het regeerakkoord, maar de spreekster vraagt zich af wat de doorlooptijd is om zulke tools te implementeren. Als lokaal beleidsmaker maakt zij zich daar zorgen over.

Haar derde vraag betreft het rijverbod dat op de vijfde dag na het inleveren van het rijbewijs moet ingaan, maar dat in de praktijk vaak wordt uitgesteld. Daarom heeft zij een wetsvoorstel ingediend om hiertegen op te treden. Zij vraagt of dit aspect eventueel in de centrale tool kan worden geïntegreerd, zodat er gericht kan worden opgetreden wanneer bestuurders hun rijbewijs niet tijdig inleveren.

De heer Staf Aerts (Ecolo-Groen) hoopt dat de persoonlijke drama's blijven nazinderen tot de stemming over de ingediende voorstellen ter zake van recidive en nultolerantie. Want dat is cruciaal: meer controles zijn nodig, maar men dient ook werk te maken van het principe "wie drinkt, rijdt niet", naast de aanpak van recidive.

Uit het onderzoek van Vias institute blijkt immers dat recidive in het huidige systeem niet adequaat wordt behandeld. Er zijn te weinig middelen, en er wordt te weinig opgetreden om recidivisten effectief aan te pakken. Terwijl net zij, zoals ook werd vermeld, een veel grotere kans hebben op een ongeval. De spreker stelt dat de verkeersveiligheid verhoogd wordt door zowel alcoholgebruik achter het stuur aan te pakken als door

Cette expérience a amené l'intervenante à s'engager en faveur de la sécurité routière. Elle adresse trois questions à l'orateur. Les chiffres de l'institut Vias montrent clairement qu'il existe un problème. Les décideurs politiques ont dès lors la responsabilité de protéger la population et de créer un cadre clair afin que chacun sache quel est le rôle correct qu'il doit jouer.

L'intervenante se félicite que ce point ait été traduit dans l'accord de gouvernement.

Sa première question concerne le fait de confier une voiture à un tiers. Il a été indiqué précédemment que cela engendre parfois des situations contre lesquelles il est difficile d'agir. En tant que bourgmestre, elle ne cesse de répéter que les parents doivent être protégés contre eux-mêmes, contre la naïveté dont ils font parfois preuve envers leurs enfants. Elle préconise un cadre légal qui soutiendra les parents à cet égard, comme elle l'a également prévu dans sa proposition de loi.

Sa deuxième question concerne l'organe central nécessaire en vue de renforcer le contrôle. Où en est ce dossier? La création de cet organe est également évoquée dans l'accord de gouvernement, mais l'intervenante se demande quel délai il faut compter pour qu'il soit opérationnel. En tant que décideuse politique locale, elle s'en inquiète.

Sa troisième question concerne l'interdiction de conduire, qui doit prendre effet le cinquième jour suivant la remise du permis de conduire, mais qui est souvent reportée dans la pratique. C'est pourquoi elle a déposé une proposition de loi visant à remédier à cette situation. L'intervenante demande si cet élément pourrait éventuellement être intégré dans l'outil central, afin de permettre une intervention plus ciblée lorsque les conducteurs ne remettent pas leur permis de conduire en temps utile.

M. Staf Aerts (Ecolo-Groen) espère que les drames personnels évoqués resteront dans les esprits jusqu'au vote sur les propositions présentées concernant la récidive et la tolérance zéro, car il s'agit d'un enjeu crucial: il faut non seulement organiser plus de contrôles, mais aussi à la fois appliquer le principe "boire ou conduire" et lutter contre la récidive.

En effet, selon l'enquête réalisée par l'institut Vias, le système actuel n'apporte pas une réponse adéquate à la récidive. Les ressources allouées sont insuffisantes, de même que les mesures de prise en charge des récidivistes bien qu'ils présentent, comme indiqué précédemment, un risque largement accru d'accident. Selon l'intervenant, pour augmenter la sécurité routière, il faut à la fois lutter contre la conduite en état d'ébriété et mener à bien des

veelplegers preventief te benaderen. Zo kunnen ongevallen op termijn mogelijk vermeden worden.

Het valt de spreker op dat er vanuit wetenschappelijke hoek positief wordt gereageerd op het rijbewijs met punten. Maar vanuit de rechterlijke macht en de politie worden er vraagtekens bij geplaatst.

Er bestaat een vrees dat het systeem te veel werk zal opleveren. De vraag is dan hoe groot die werklast precies is?

In het regeerakkoord staat een afgezwakte versie van het rijbewijs met punten. Het mag dan misschien niet letterlijk zo heten, maar het staat wel in het regeerakkoord. Is een centraal dataregister een werkbaar instrument? Zal dat minder werklast opleveren? Of zijn extra personeel middelen nodig om de doelstellingen van Go4Zero effectief te realiseren?

Voorts is het systeem behoorlijk complex. De heer Bruggeman verwees naar verkeersborden en rijden op het fietspad, maar zit allicht niet het grote probleem zit. Dat verhindert niet dat het systeem tot in detail moet worden uitgezuiverd.

De heer Dupuis besprak het belang van een centraal registersysteem. Er is nood aan zicht op het volledige rapport van bestuurders. Zo'n systeem is wel essentieel. Als het in andere landen lukt en niet in België, omdat het systeem te ingewikkeld is, kan men dan niet veeleer het systeem vereenvoudigen in plaats van het rijbewijs met punten op te geven? Uit het onderzoek van Vias institute blijkt immers dat het mensenlevens kan redden – tientallen per jaar.

In het algemeen vraagt de spreker zich af hoe de genodigden het systeem in het regeerakkoord beoordelen. Is het werkbaar? Of zitten er te veel mazen in het net?

Daarnaast heeft de spreker nog een vraag over de marges. Er werd gesproken over 20 km/u overschrijding. Waarom geen ander getal: 10, 12, 14 of 15? Elk getal lijkt arbitrair. Welke snelheidsmarges zijn opgenomen in het voorstel voor het rijbewijs met punten? En hoe verhouden die zich tot wat volgens de genodigden een goede praktijk is? Moet men strenger zijn op alcohol? Toleranter op snelheid? Of zit het algemeen goed?

Voorts vraagt de spreker of er uit de systemen van andere landen nog lessen te trekken zijn die het Belgische voorstel kunnen versterken. Hoe kan het voorstel concreter worden gemaakt op basis van buitenlandse voorbeelden?

actions de prévention visant les récidivistes. À terme, cela permettra d'éviter certains accidents.

L'intervenant constate que les avis des scientifiques sont plutôt positifs à l'égard du permis à points. En revanche, le pouvoir judiciaire et les policiers sont plus dubitatifs.

Certains craignent que la charge de travail associée à ce système soit excessive. Il convient donc de quantifier précisément cette charge de travail.

L'accord de gouvernement prévoit une version édulcorée du permis à points. Il ne le désigne pas comme tel, mais il en est bien question dans l'accord de gouvernement. Un registre central de données serait-il un instrument fonctionnel? Permettrait-il de réduire la charge de travail? Ou faudra-t-il augmenter les effectifs pour atteindre les objectifs de Go4Zero?

En outre, ce système est particulièrement complexe. M. Bruggeman a évoqué les panneaux de signalisation et la circulation sur les pistes cyclables, mais le problème principal n'est peut-être pas là. Cela n'empêche pas que ce système devra être élaboré dans ses moindres détails.

M. Dupuis a évoqué l'intérêt de mettre en place un système d'enregistrement centralisé. Il faudrait pouvoir avoir accès à l'historique entier des conducteurs. Cette question est essentielle. Si d'autres pays le permettent, mais pas la Belgique parce que son système est trop complexe, ne faut-il pas simplifier le système au lieu d'abandonner l'idée du permis à points? En effet, il ressort de l'enquête de l'institut Vias qu'il permettrait de sauver des vies humaines, plusieurs dizaines de vies par an.

De manière générale, l'intervenant se demande ce que les invités pensent du système prévu par l'accord de gouvernement. Pourrait-il fonctionner? Ou présente-t-il trop de lacunes?

En outre, l'intervenant a une question concernant les marges de dépassement. Une marge de 20 km/h a été envisagée. Pourquoi pas de 10, 12, 14 ou 15 km/h? Toute marge semble arbitraire. Quelles marges la proposition relative au permis à points prévoit-elle? Et correspondent-elles à ce qui semble bon aux invités? Faut-il se montrer plus sévère à l'égard de la consommation d'alcool et plus tolérant en matière de vitesse? Ou les auteurs ont-ils visé juste?

Ensuite, l'intervenant demande si les systèmes en place dans d'autres pays peuvent encore inspirer des modifications à la proposition belge. Comment pourrait-on, en s'inspirant des exemples étrangers, rendre la proposition plus concrète?

Tot slot stellen de procureurs-generaal dat aanbeveling verdient om de goede praktijken in sommige parketten uit te breiden tot alle parketten. Menen zij dat dit doel met een circulaire kan worden bereikt?

Mevrouw Irina De Knop (Open Vld) merkt op dat het nieuwe regeerakkoord interessante elementen opneemt die de voorstellen deels doorkruisen. Vandaar dat zij haar vragen wat breder wil opentrekken.

Zoals de vorige spreekster is ook zij burgemeester. In die hoedanigheid heeft ze eveneens vastgesteld welke ernstige gevolgen verkeersongevallen kunnen hebben, en hoe vaak die ongevallen gerelateerd zijn aan alcohol- of druggebruik, en aan snelheid – waarbij het ene vaak het gevolg is van het andere.

Zij kan enkel beamen dat er dringend werk moet worden gemaakt van de aanpak van recidive. Veelplegers moeten uit het verkeer worden gehaald, dit werd ook aangehaald in het kader van de discussie over nultolerantie.

Het standpunt van haar fractie is dat de pakkans in eerste instantie moet worden verhoogd om recidive effectief aan te pakken. Hebben de sprekers zicht op het percentage veelplegers ten opzichte van het totale aantal overtreders?

Verontrustend is dat het alcoholslot blijkbaar vaak niet wordt gecontroleerd. Wanneer een overtreder als straf een alcoholslot opgelegd krijgt, lijkt er onvoldoende controle te zijn. Wat is er nodig om die controle te versterken?

In het regeerakkoord staat dat de sterke rol van de politierechter behouden blijft in het nieuwe systeem van het rijbewijs met punten dat niet zo genoemd wordt. Het zou niet automatisch worden toegekend. Hoe staan de experts daartegenover? Een bijkomende vraag daarbij is of er een soort derde systeem mogelijk is: een automatische intrekking, maar met de mogelijkheid tot beroep bij de rechtbank.

Wat betreft het zogenaamde rijbewijs met punten – of het controlesysteem, afhankelijk van de juiste terminologie – vraagt het lid wat er volgens de sprekers moet gebeuren met het systeem van gekruiste recidieven. Kunnen beide systemen naast elkaar blijven bestaan? Of zou dat verwarring scheppen en moeten er wettelijke initiatieven worden genomen om dat te stroomlijnen?

Enfin, les procureurs généraux recommandent d'étendre les bonnes pratiques de certains parquets à tous les parquets. Pensent-ils que cet objectif peut être atteint en diffusant une circulaire?

Mme Irina De Knop (Open Vld) fait observer que le nouvel accord de gouvernement contient des éléments intéressants qui recoupent partiellement les propositions à l'examen. C'est pourquoi elle souhaite élargir quelque peu le cadre de ses questions.

À l'instar de l'intervenante précédente, elle exerce la fonction de bourgmestre. À ce titre, elle a également pu constater les conséquences graves qui peuvent résulter des accidents de la route, ainsi qu'à quel point ils sont souvent liés à la consommation d'alcool ou de stupéfiants et à une vitesse excessive – ces facteurs étant souvent interdépendants.

Elle ne peut que confirmer qu'il est urgent de s'attaquer à la problématique de la récidive. Les multirécidivistes doivent être écartés de la circulation, comme cela a également été souligné dans le cadre du débat sur la tolérance zéro.

La position de son groupe est que, pour lutter efficacement contre la récidive, il convient en premier lieu d'augmenter les chances d'intercepter les contrevenants. Les orateurs disposent-ils de données concernant la proportion de multirécidivistes par rapport au nombre total d'auteurs d'infractions?

Il est préoccupant de constater que l'alcolock ne fait manifestement pas l'objet de contrôles suffisants. Lorsqu'un contrevenant se voit imposer ce dispositif à titre de sanction pénale, le suivi semble laisser à désirer. Quelles seraient les mesures nécessaires pour renforcer ce contrôle?

L'accord de gouvernement prévoit que le rôle central du juge de police sera maintenu dans le nouveau système de permis à points – même si cette appellation n'est pas utilisée. Il ne s'agirait donc pas d'un système de retrait automatique. Quelle est l'appréciation des experts à ce sujet? Une question complémentaire porte sur la possibilité d'introduire un troisième système: un retrait automatique assorti d'un droit de recours devant le tribunal.

En ce qui concerne le permis à points – ou le système de contrôle, selon la terminologie retenue –, la membre demande ce qu'il doit advenir, selon les orateurs, du système des récidives croisées. Les deux systèmes peuvent-ils coexister? Ou une confusion risque-t-elle d'en résulter, rendant nécessaire une harmonisation législative?

Voor de Open Vld-fractie is het essentieel dat de gewone burger niet meteen wordt geraakt door het rijbewijs met punten. Er is uiteraard begrip voor het feit dat veelplegers en zware overtredders wel degelijk onder zo'n systeem moeten vallen.

Hebben de experts reeds een beoordeling gemaakt van het regeerakkoord, waarin staat dat snelheids-overtredingen van meer dan 20 km/u in de bebouwde kom, meer dan 30 km/u op andere wegen, en meer dan 40 km/u op de autoweg in het systeem zouden moeten worden opgenomen? Eveneens alcoholintoxicatie, of een combinatie van vijf snelheidsovertredingen met tenminste één overtreding van de derde graad. Wat is de appreciatie van de sprekers?

Wat tot het centrale datasysteem betreft, lijkt het logisch dat mensen die straffen moeten uitspreken toegang hebben tot zo'n systeem. Hoe kan dit het beste worden aangepakt? Wat zijn de randvoorwaarden om tot zo'n systeem te komen?

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Gilles Dupuis (advocaat-generaal) is voorstander van de oprichting van een centrale databank voor wegcontroles. Dat is overigens in overeenstemming met bepaalde rondzendbrieven van het College van procureurs-generaal, meer bepaald die betreffende de alcoholcontroles.

Wat afleiding, ANPR-camera's en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer betreft, heeft een werkgroep zich tijdens de vorige legislatuur over deze kwesties gebogen. De werkzaamheden werden onderbroken naar aanleiding van een kennelijk door het controleorgaan uitgebracht advies. Uiteraard moet het werk worden hervat.

Kan rijden zonder rijbewijs worden vastgesteld met camera's? Het probleem is natuurlijk dat de camera altijd een nummerplaat registreert, terwijl men niet altijd weet wie aan het stuur zit.

De databanken zijn er. Zo is er de bij wet opgericht centrale Mercurius-databank voor rijbewijzen. Tijdens de vorige legislatuur heeft het Rekenhof een reeks aanbevelingen gedaan met betrekking tot de verschillende partners in de strafrechtketen, die nu in de praktijk worden gebracht.

De spreker stelt een concrete maatregel voor om rijden zonder rijbewijs tegen te gaan, namelijk niet langer

Pour le groupe Open Vld, il est essentiel que le permis à points ne s'applique pas immédiatement au citoyen ordinaire. Il serait bien entendu compréhensible que les multirécidivistes et les auteurs d'infractions graves soient visés par un système de ce type.

Les experts se sont-ils déjà prononcés sur l'accord de gouvernement, qui prévoit que le système devrait tenir compte des excès de vitesse de plus de 20 km/h en agglomération, de plus de 30 km/h sur d'autres routes et de plus de 40 km/h sur autoroute, ainsi que de l'intoxication alcoolique ou d'une combinaison de cinq excès de vitesse accompagnés d'au moins une infraction de troisième degré? Que pensent les orateurs à ce sujet?

Enfin, en ce qui concerne le système centralisé de données, il semble logique que les personnes chargées d'imposer des sanctions pénales y aient accès. Quelle serait la meilleure manière de procéder? Quelles sont les conditions préalables à la mise en place d'un tel système?

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

M. Gilles Dupuis (avocat général) se dit favorable à la création d'une base de données centralisée des contrôles routiers. Ca va d'ailleurs dans le sens de certaines circulaires du Collège des procureurs généraux, notamment celles relatives aux contrôles d'alcool.

En ce qui concerne la distraction, les caméras ANPR et la protection de la vie privée, il y a eu un groupe de travail qui s'était penché sur ces questions-là au cours de la précédente législature. Les travaux ont été interrompus comme suite à un avis, semble-t-il, rendu par l'organe de contrôle. Il faudrait évidemment reprendre le travail.

La conduite sans permis peut-elle être constatée au moyen de caméras? La difficulté est évidemment toujours que la caméra enregistre une immatriculation et qu'on ne sait pas toujours qui est le conducteur.

Les bases de données existent. Il y a effectivement une banque de données centrale des permis de conduire "Mercurius", prévue par une loi. Lors de la précédente législature, la Cour des comptes a formulé une série de recommandations relatives aux différents partenaires de la chaîne pénale, qui sont mises en pratique.

L'orateur propose une mesure concrète pour lutter contre la conduite sans permis: cesser d'envoyer des

onmiddellijke inningen versturen bij verdenking van rijden zonder rijbewijs. Het betreft een aanbeveling van het College van procureurs-generaal, die al aan twee voormalige ministers van Justitie werd gericht en ook aan de nieuwe minister zal worden voorgelegd.

Inningen versturen heeft geen zin. Er moet bij rijden zonder rijbewijs bijvoorbeeld kunnen worden onderzocht of er sprake is van recidive. Komt er een recidiveregister? Het initiatief kan relevant zijn, maar eerst moet men het eens raken over de definitie van recidive.

Aangaande het wetsvoorstel van Benoît Piedboeuf tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, teneinde te waarborgen dat jegens de daders van uiterst zware verkeersovertredingen een beschikking tot verlenging van de intrekking van het rijbewijs wordt gevorderd, alsmede de hernieuwing daarvan (DOC 56 0340/001), moet misschien rekening worden gehouden met een opmerking op bladzijde 5 van het advies van het College van procureurs-generaal. Op grond van artikel 2 van het wetsvoorstel, tot wijziging van artikel 55*bis*, § 5, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, ingevoegd bij de wet van 20 juli 2005 en gewijzigd bij de wet van 2 maart 2016, kan de procureur des Konings immers de verlenging van het bevel tot verlenging vragen. De spreker is heel tevreden met deze wijziging, maar er moet worden opgemerkt dat deze verlenging slechts voor maximaal drie maanden geldt, en één keer kan worden vernieuwd.

Schiet het wetsvoorstel zijn doel niet voorbij, aangezien eerder was bepaald dat de verlenging zou gelden tot de uitspraak ten gronde? Er kunnen misschien een paar verbeteringen in het wetsvoorstel worden aangebracht om die doelstelling te bereiken.

Het rijbewijs met punten, het terugverdienen van punten, graduele sancties en werklastmeting: allemaal zaken die in overweging moeten worden genomen en waarbij rekening moet worden gehouden met betrouwbare informatie over met name recidive. Het verzamelen van gegevens verloopt traag en moeizaam, deels door een gebrek aan middelen. De spreker hoopt op verbeteringen.

De complexiteit van het rijbewijs met punten is een probleem door de gedeeltelijke regionalisering van de bevoegdheid, met name wat de administratieve sancties betreft. Het wordt bijzonder ingewikkeld om een op punten gebaseerd systeem van rijbewijzen op te zetten wanneer deze aangelegenheid gedeeltelijk uit het Strafwetboek is gehaald, zoals in het Vlaams Gewest het geval is voor kleine snelheidsovertredingen. Naar

perceptions immédiates en cas de suspicion de conduite sans permis. Il s'agit d'une recommandation, formulée par le Collège des procureurs généraux, qui a déjà été adressée à deux anciens ministres de la Justice et elle sera de nouveau rappelée au nouveau ministre.

Envoyer des perceptions n'a aucun sens. Il faut qu'il puisse y avoir une enquête pour essayer de voir s'il n'y a pas une récidive de conduite sans permis, par exemple. Un registre des récidives serait-il à créer? L'initiative pourrait être pertinente, mais il faudra s'accorder d'abord sur la définition de la récidive.

Par rapport à la proposition (Benoît Piedboeuf) de loi modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visant à garantir la réquisition d'une ordonnance de prolongation de retrait de permis de conduire ainsi que sa prolongation envers les auteurs d'infractions extrêmement graves (DOC 56 0340/001), il y a peut-être une remarque à prendre en compte en page 5 de l'avis du Collège des procureurs généraux. En effet, l'article 2 de la proposition de loi, qui vise à modifier l'article 55*bis*, § 5, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, inséré par la loi du 20 juillet 2005 et modifié par la loi du 2 mars 2016, le procureur du roi peut requérir le renouvellement de l'ordonnance de prolongation. L'orateur est tout à fait satisfait par rapport à cette modification, mais il y a lieu de noter que ce renouvellement n'est prévu que pour une durée de maximum 3 mois, renouvelable une fois.

La proposition de loi ne manque-t-elle pas son objectif, puisque précédemment, il était prévu que le renouvellement s'effectuait jusqu'au moment du prononcé du jugement au fond? Il y a peut-être quelques améliorations à apporter à la proposition de loi, afin de remplir cet objectif.

Le système de permis à points, de récupération des points, des sanctions progressives et de l'étude de la charge de travail sont autant de questions à prendre en considération en tenant compte d'une information fiable au sujet, notamment, de la récidive. Le travail est lent et difficile pour réunir les données et cela est dû, en partie, au manque de moyens. L'intervenant espère des améliorations.

La complexité du permis à point est un problème, du fait de la régionalisation partielle de la matière, notamment les sanctions administratives. Il devient extrêmement compliqué de mettre sur point un système de permis à point lorsque la matière est partiellement dépénalisée, comme c'est le cas en Région flamande pour les petites infractions de vitesse. Ce sera bientôt, semble-t-il, le cas aussi en Région wallonne. À partir du moment où vous

verluidt zal dit binnenkort ook het geval zijn in het Waals Gewest. Zodra bepaalde zaken uit het Strafwetboek zijn gehaald, rijst de vraag hoe er nog rechterlijke controle kan zijn als de strafrechter niet langer bevoegd is. Dat is dus een groot probleem...

In verband met het intrekken van punten met de mogelijkheid om beroep in te stellen bij de rechter, rijst de vraag hoe deze regeling kan worden verzoend met die van gekruiste recidive. Dat was in feite het project dat de vorige minister van Mobiliteit voor ogen had, maar dat al vrij snel werd opgegeven. In andere landen komt er niet per definitie een rechtbank aan te pas.

In het Franse systeem worden administratieve punten afgetrokken, zodat de werklast voor de rechter helemaal niet aan de orde is.

Het is altijd mogelijk om via rondzendbrieven te komen tot eenvormige beste praktijken van het openbaar ministerie, maar de spreker beschikt niet over alle informatie om een meer gedetailleerd antwoord te geven.

De heer Vincent Lechien (substituut-procureur-generaal) maakt een bedenking over de verplichting voor rechters om de verbeurdverklaring uit te spreken in geval van rijden spijs verval. Er is immers één geval dat een probleem zou kunnen opleveren, namelijk dat van een rechter die een bij verstek uitgesproken veroordeling tot een verval van het recht tot sturen ten uitvoer legt. De uitvoering zal doorgaan, maar er is de problematiek van de buitengewone verzetstermijn die er uiteindelijk toe zou kunnen leiden dat iemand verzet aantekent tegen het vonnis dat hem oorspronkelijk bij verstek veroordeelde tot een verval van het recht tot sturen. Als daarna, ten aanzien van dat verstekvonnis dat een verval van het recht tot sturen behelsde, wordt vastgesteld dat dit verval van het recht tot sturen niet werd nageleefd, zou de rechter verplicht zijn die verbeurdverklaring uit te spreken.

Stel dat de betrokkene andermaal verstek laat gaan, dan valt niet goed in te zien welke motivering de rechter zou kunnen invoeren om die verbeurdverklaring niet uit te spreken. En als verzet wordt aangetekend tegen de twee vonnissen zal het verval van het recht tot sturen dat bij het eerste vonnis bij verstek werd uitgesproken in feite verdwijnen als gevolg van het verzet. In dat geval zal de verbeurdverklaring die in tweede instantie door de rechter werd uitgesproken en intussen waarschijnlijk ten uitvoer werd gelegd, geen wettelijke grondslag meer hebben, wat ertoe zou kunnen leiden dat de Staat aansprakelijk wordt gesteld voor verbeurdverklaringen die geen enkele grondslag meer hebben.

avez une dépénalisation, comment faire pour encore maintenir un contrôle juridictionnel, puisque le juge pénal n'est plus compétent? Donc là, on est évidemment face à une grosse difficulté...

Quant au retrait de points avec la possibilité de recours devant le juge, comment faire cohabiter ce système avec celui de la récidive croisée? En fait, tel était le projet envisagé par le précédent ministre de la Mobilité, mais qui a été assez rapidement abandonné. Il faut savoir que dans d'autres pays, on ne passe pas nécessairement par le juge.

Le système français connaît le retrait de points administratifs, et donc la problématique de la charge de travail pour le juge ne se pose absolument pas.

Il est toujours possible d'unifier les bonnes pratiques du ministère public par la voie de circulaires, mais l'intervenant ne dispose pas de tous les éléments pour approfondir sa réponse.

M. Vincent Lechien (substitut du procureur général) émet une observation par rapport à l'obligation de prononcer la confiscation pour les juges en cas de conduite sous déchéance. Il y a, en effet, un cas de figure qui pourrait poser problème, à savoir celui d'un juge de l'exécution d'une condamnation prononcée par défaut et qui contenait une condamnation à une déchéance du droit de conduire. L'exécution va se poursuivre, mais il y a toute la problématique du délai extraordinaire d'opposition qui pourrait aboutir, *in fine*, à ce qu'une personne fasse opposition au jugement qui le condamnait initialement par défaut à une déchéance du droit de conduire. Et dans un second temps, s'il est constaté, par rapport à ce jugement par défaut, qui prononçait une déchéance du droit de conduire, qu'on n'avait pas respecté cette déchéance du droit de conduire, le juge serait obligé de prononcer cette confiscation.

Imaginons que la personne fasse de nouveau défaut, on ne voit pas trop quelle motivation le juge pourrait soulever pour ne pas prononcer cette confiscation. Et en cas d'opposition aux deux jugements, en réalité, la déchéance du droit de conduire qui a été prononcée par le premier jugement par défaut va disparaître par l'effet de l'opposition. Et dans ce cas-là, la confiscation qui aura été prononcée dans un second temps par le juge et sans doute mise à exécution entre temps n'aura plus aucun fondement légal, ce qui pourrait entraîner des cas de responsabilité de l'État pour des confiscations qui n'auront plus de fondement.

De spreker geeft nog een andere verduidelijking inzake het rijbewijs. Een van de oplossingen zou kunnen zijn het rijbewijs te dematerialiseren. Dat zou waarschijnlijk al veel oplossen. Denk aan de politiecontroles en de uitvoering van de vonnissen.

De heer Ivan Bruggeman, coördinator, CENTREX-Wegverkeer, uit kritiek op het wetsvoorstel dat de checklist bij controles op rijden onder invloed wil afschaffen en automatisch een speekseltest invoert. Zo'n test vergt ongeveer tien minuten: speeksel verzamelen, vijf minuten laten rusten, en dan pas het resultaat aflezen. In diezelfde tijd kunnen meerdere voertuigen worden gecontroleerd. De efficiëntie van de handhaving komt daardoor ernstig onder druk te staan.

De checklist is samengesteld door een werkgroep van experts, onder wie ook de heren Bruggeman en Dupuis. Oorspronkelijk werd ze opgesteld door het College van procureurs-generaal, maar de Raad van State oordeelde dat dit niet tot hun bevoegdheid behoort. Daarom volgde een koninklijk besluit. Dankzij de checklist verloopt een standaardcontrole vlot: bestuurders die in orde zijn, kunnen snel doorrijden. Een verplichte speekseltest bij elke controle zou daarentegen leiden tot een spectaculaire daling van het aantal gecontroleerde bestuurders.

In het regeerakkoord wordt ook verwezen naar de zogenaamde "snuffelaar". Volgens de spreker is dit toestel weinig bekend, maar wordt het al gebruikt door de scheepvaartpolitie. De fabrikant staat klaar om een nieuw type op de markt te brengen. Het toestel werkt met een doekje dat over stuur en versnellingspook wordt gewreven, of met een hard staafje dat in een machine gaat. Beide types vereisen een wachttijd van vijf minuten. Het gaat dus niet om een snel detectiemiddel zoals bij alcohol sampling.

De snuffelaar is bedoeld voor situaties waarin sprake is van een sterk vermoeden van druggebruik, terwijl de checklist onvoldoende grond oplevert om een speekseltest te rechtvaardigen. In zulke gevallen biedt het toestel een alternatief om toch tot een objectieve vaststelling te komen. Hij waarschuwt dat het afschaffen van de checklist directe gevolgen heeft voor het aantal controles. Die impact moet mee in rekening worden gebracht bij de verdere bespreking van het voorstel.

L'orateur apporte une autre précision sur le permis de conduire. Une des solutions pourrait consister à dématérialiser le permis de conduire et ça résoudrait sans doute beaucoup de problèmes. Que l'on songe aux contrôles par les services de police et aussi à l'exécution des jugements.

M. Ivan Bruggeman, coordinateur de CENTREX-Circulation routière, se montre critique à l'encontre de la proposition de loi qui vise à supprimer la *checklist* utilisée dans le cadre des contrôles de la conduite sous influence et à rendre automatique la réalisation d'un test salivaire. L'exécution d'un test salivaire prend environ dix minutes: il faut d'abord recueillir la salive puis attendre cinq minutes avant de pouvoir prendre connaissance du résultat. Pendant ce laps de temps, plusieurs véhicules pourraient être contrôlés. L'efficacité des contrôles s'en trouverait donc sérieusement compromise.

La *checklist* a été établie par un groupe de travail composé d'experts, parmi lesquels figuraient également MM. Bruggeman et Dupuis. Elle avait initialement été élaborée par le Collège des procureurs généraux, mais le Conseil d'État a estimé que cette compétence ne lui revenait pas. C'est la raison pour laquelle un arrêté royal a ensuite été pris. Cette liste permet à tout contrôle standard de se dérouler aisément, et aux conducteurs en règle de poursuivre rapidement leur route. En revanche, les tests salivaires, s'ils étaient rendus obligatoires à chaque contrôle, entraîneraient une baisse spectaculaire du nombre de conducteurs effectivement contrôlés.

L'accord de gouvernement fait également référence aux appareils dits "renifleurs". Selon l'intervenant, ce dispositif peu connu est déjà utilisé par la police de la navigation. Le fabricant est prêt à commercialiser un nouveau modèle. L'appareil fonctionne soit avec une lingette passée sur le volant et le levier de vitesses, soit avec une tige rigide insérée dans une machine. Dans chaque cas, un temps d'attente de cinq minutes est nécessaire. Il ne s'agit donc pas d'un outil de détection rapide comme l'est le "sampling" utilisé pour détecter l'alcool.

L'appareil renifleur est destiné aux situations dans lesquelles il existe une forte présomption de consommation de stupéfiants, mais où la *checklist* ne fournit pas de base suffisante pour justifier un test salivaire. Dans de tels cas de figure, cet appareil constitue un autre moyen d'aboutir malgré tout à une constatation objective. L'orateur met en garde contre les effets de la suppression de la *checklist* sur le nombre de contrôles réalisés. Ces effets devront être pris en compte au moment de poursuivre l'examen de la proposition.

Wat betreft de aanbevelingen tot verbetering vond overleg plaats binnen de werkgroep “Rijden onder invloed”. Daarin hebben politierechters, vertegenwoordigers van de parketten-generaal, juristen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, van Justitie en Binnenlandse Zaken, alsook andere specialisten zitting. Tijdens dat overleg werden dertien verbeterpunten besproken, met nog eens tien bijkomende voorstellen in voorbereiding. De haalbaarheid van deze voorstellen wordt momenteel onderzocht. Premature communicatie daarover is niet wenselijk.

Vervolgens onderstreept de heer Bruggeman het belang en de absolute noodzaak van een centrale database. Vaststellingen, bijvoorbeeld door een veldwachter die gsm-gebruik achter het stuur noteert, moeten daarin worden opgenomen. Het mag niet uitmaken wie de vaststelling doet, anders ontstaat een vorm van ongelijkheid.

Hoeveel de ontwikkeling van zo'n centrale databank kost, is nog niet duidelijk. Eerst moet worden bepaald wat er precies in moet komen: administratieve sancties, GAS 5, gemeentelijke databanken? Pas wanneer het concept helder is, kan een budget worden opgesteld. De spreker vergelijkt het met het bouwen van een huis: zonder duidelijk plan, geen duidelijke prijs. Dezelfde reflectie geldt ook om de doorlooptijd voor de realisatie van de databank te bepalen.

De heer Bruggeman gaat vervolgens in op de mogelijkheden van ANPR-technologie. Die systemen bieden al veel mogelijkheden, en binnenkort komt daar een belangrijke uitbreiding bij: het automatisch opsporen van niet-verzekerde voertuigen. De centrale database van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds is intussen volledig. Alle in België ingeschreven en verzekerde voertuigen zijn erin opgenomen. Wat nog ontbreekt, is een uitvoeringsbesluit dat onder meer bepaalt welke gegevens de politie mag raadplegen. Tegen eind 2025 verdwijnt het papieren verzekeringsbewijs, en moet het digitale “*Proof of Insurance*”-systeem volledig operationeel zijn.

De spreker zegt te werken aan drie concepten rond recidive. Centrex moet hierover nog advies uitbrengen. Welk systeem het meest geschikt is, valt nog niet te zeggen. De impact van elk model moet eerst grondig worden onderzocht en vergeleken.

Ook het rijbewijs met punten komt aan bod. Hoe kunnen punten worden terugverdiend? Die vraag verdient volgens de heer Bruggeman aandacht. Wie zich goed

En ce qui concerne les recommandations d'amélioration, une concertation a eu lieu au sein du groupe de travail “Conduite sous influence”, qui réunit des juges de police, des représentants des parquets généraux, des juristes du SPF Mobilité et Transports, de la Justice et de l'Intérieur, ainsi que d'autres spécialistes. Treize points d'amélioration ont été abordés au cours de cette concertation et dix propositions supplémentaires sont en préparation. La faisabilité de ces propositions est en cours d'examen. Il n'est pas souhaitable de communiquer prématurément à ce sujet.

M. Bruggeman souligne ensuite l'importance et la nécessité absolue d'une banque de données centrale. Les constatations, par exemple d'un garde champêtre qui remarque qu'un conducteur utilise son téléphone au volant, devront y être enregistrées. La personne à l'origine de la constatation ne doit pas avoir d'importance, sous peine de donner lieu à une forme d'inégalité.

Le coût lié au développement d'une telle banque de données centrale n'est pas encore connu. Il convient d'abord de déterminer les données précises qui y seront intégrées: les sanctions administratives, les SAC 5, les banques de données communales? Un budget pourra seulement être confectionné lorsque le concept sera clair. L'orateur compare cette situation avec la construction d'une maison: en l'absence d'un plan clair, il est impossible de fixer un prix clair. Ce raisonnement s'applique également à l'estimation du temps nécessaire pour la réalisation de la banque de données.

M. Bruggeman évoque ensuite les possibilités offertes par la technologie ANPR. Ces systèmes offrent déjà de nombreuses possibilités, et connaîtront bientôt une extension importante: la détection automatique des véhicules non assurés. La banque de données centrale du Fonds commun de garantie est désormais complète. Tous les véhicules inscrits et assurés en Belgique y sont enregistrés. Il manque seulement un arrêté d'exécution pour déterminer, notamment, les données que la police peut consulter. La version papier de la carte d'assurance disparaîtra fin 2025 et le système numérique “*Proof of Insurance*” devra alors être entièrement opérationnel.

L'orateur indique qu'il travaille sur trois concepts liés à la récidive, à propos desquels Centrex doit encore rendre un avis. Il n'est pas encore en mesure d'identifier le système le plus approprié. L'impact de chaque modèle devra d'abord être comparé et examiné en profondeur.

Le permis de conduire à points est également abordé. Comment peut-on récupérer des points? M. Bruggeman estime que cette question mérite que l'on y accorde de

gedraagt in het verkeer, moet daarvoor beloond kunnen worden. Dat principe moet in het systeem worden ingebouwd.

In de regeerverklaring ziet de spreker veel grote lijnen, maar ook nog ruwe ideeën die verfijning vragen. Zo staat er dat elke gestopte bestuurder moet blazen. Dat is echter geen nieuw principe: het is al jaren een richtlijn van het College van procureurs-generaal. Het regeerakkoord bevat volgens hem waardevolle elementen, maar het geheel is nog een ruwe diamant die verder moet worden geslepen.

Een voorbeeld: het totaal aantal punten op het rijbewijs zou overeenkomen met acht snelheidsovertredingen van meer dan 150 km/u op drie jaar tijd. Dat lijkt veel, maar wie regelmatig wordt gecontroleerd en blijft overtreden, bereikt dat aantal snel. Ook hier is verdere verfijning nodig.

Wat betreft de optimalisatie van controles droomt de heer Bruggeman van een systeem waarbij een nummerplaat of identiteitskaart met een smartphone wordt gescand, waarna alle relevante gegevens automatisch beschikbaar zijn. Hij wijst op het probleem van dubbele rijbewijzen: mensen die aangifte doen van verlies, ontvangen een nieuw rijbewijs, maar tonen bij controle hun oude, zogenaamd verloren exemplaar. Dat oude document is niet meer geldig, maar wordt toch aanvaard bij een controle, omdat de politie geen systematische identiteitscontrole mag uitvoeren. Het nieuwe rijbewijs kan mogelijk zelfs al op de rechtbank liggen. Digitalisering van het rijbewijs zou dit probleem kunnen oplossen.

Wat ANPR betreft, kan een onbemande camera geen bestuurder identificeren bij verval van het recht tot sturen. Daarvoor is een bemande controle nodig. Een foto toont niet altijd duidelijk wie rijdt, zeker niet bij slechte lichtomstandigheden. Een oplossing zou zijn om mobiele ANPR-systemen te koppelen aan databanken met informatie over vervallen rijrechten. Maar dan rijst de vraag: welke voertuigen neem je op? Ook gezinswagens of firmawagens? Er blijven veel praktische vragen open.

Bij de invoering van het digitale rijbewijs is het technisch mogelijk om alles correct te registreren, ook bij inlevering van het rijbewijs. Wat de werklust betreft, verwacht de heer Bruggeman dat de grootste impact bij

l'attention. Tout conducteur qui se comporte bien dans la circulation, doit pouvoir être récompensé. Ce principe devra être intégré au système.

Selon l'orateur, l'accord de gouvernement trace de nombreuses grandes lignes, mais contient aussi des idées brutes qui devront encore être affinées. Il y est par exemple précisé que tous les conducteurs contrôlés devront souffler. Il ne s'agit toutefois pas d'un nouveau principe: le Collège des procureurs généraux donne cette directive depuis des années. Il estime que l'accord de gouvernement contient de bons éléments, mais que l'ensemble est un diamant brut à polir.

L'orateur cite un exemple: le nombre total de points sur le permis de conduire correspondrait à huit excès de vitesse de plus de 150 km/h sur une période de trois ans. Cela semble beaucoup, mais un conducteur qui est régulièrement contrôlé et qui continue de commettre des infractions, atteindra vite ce nombre. Un affinement sera également nécessaire en la matière.

En ce qui concerne l'optimisation des contrôles, M. Bruggeman rêve d'un système dans lequel il serait possible d'obtenir automatiquement l'ensemble des données pertinentes après avoir scanné une plaque d'immatriculation ou une carte d'identité à l'aide d'un smartphone. Il souligne le problème des doubles permis de conduire: certains conducteurs déclarent avoir perdu leur permis et en reçoivent un nouveau, mais en cas de contrôle, ils montrent leur ancien exemplaire, soi-disant perdu. L'ancien document n'est plus valable mais sera malgré tout accepté lors d'un contrôle, parce que la police ne peut pas effectuer de contrôle d'identité systématique. Parfois, le nouveau permis de conduire se trouve même déjà au tribunal. La numérisation du permis de conduire pourrait résoudre ce problème.

En ce qui concerne la technologie ANPR, un radar automatique ne peut pas identifier un conducteur en vue d'une déchéance du droit de conduire. Le contrôle doit être réalisé par un policier à cette fin. Une photo ne montre pas toujours clairement qui conduit, certainement pas quand il fait sombre. Une solution consisterait à associer des systèmes ANPR mobiles à des banques de données contenant des informations sur les personnes déchues du droit de conduire. Mais la question se posera alors de savoir quels véhicules enregistrer dans la banque de données. Celle-ci doit-elle aussi englober les voitures familiales ou les véhicules de société? De nombreuses questions pratiques restent en suspens.

L'instauration du permis de conduire numérique permettra, techniquement, d'enregistrer tout correctement, y compris en cas de restitution du permis de conduire. En ce qui concerne la charge de travail, M. Bruggeman

de rechtbanken en het Openbaar Ministerie ligt. Voor de politie verandert er weinig: of het nu gaat om een onmiddellijke inning of een proces-verbaal, de werklast blijft beperkt.

Het woord “te ingewikkeld” valt geregeld, maar volgens de spreker zijn er ook eenvoudige maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Waarom is een helm verplicht op een bromfiets die 25 km/u rijdt, maar niet op een elektrische step met dezelfde snelheid? Bij een noodstop is een bromfiets stabielere dan een step. Zulke inconsistenties verdienen aandacht.

Op de vraag naar de pakkans van veelplegers tegenover gewone overtreeders moet de spreker het antwoord schuldig blijven. Politiediensten hebben geen toegang tot het strafregister van burgers.

Tot slot komt de toets van het regeerakkoord aan bod. Daarover is het nog te vroeg om uitspraken te doen. De uitwerking gebeurt op het niveau van het Coördinatiecomité van de Geïntegreerde Politie (CCGPI). Er beweegt al het een en ander, maar de detaillering moet nog volgen. Het regeerakkoord is volgens de heer Bruggeman een mooie ruwe diamant, die nog veel verfijning vraagt — en dat is logisch.

Op de vraag of rechters beschikken over een voldoende waaier aan strafmogelijkheden, antwoordt *de heer Brewaeyts, rechter in de politierechtbank van Vilvoorde, Koninklijk Verbond van de Vrede- en Politierechters vzw*, bevestigend voor de meeste gevallen. Toch wijst hij op een grijze zone wanneer iemand stomdronken achter het stuur kruipt en een ongeval veroorzaakt. In zulke situaties is de grens tussen onopzettelijk en opzettelijk bijzonder dun. De vraag rijst of de wetgever daar geen duidelijker onderscheid moet maken. Elk dodelijk ongeval veroorzaakt immers onherstelbaar leed. De rechter kan dat enkel financieel proberen te compenseren, maar dat schiet vaak tekort. Ook de strafmaat verdient in dat opzicht heroverweging.

Wat betreft de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs beklemtoont de spreker dat dit een veiligheidsmaatregel is. Personen die rijongeschikt zijn door een verslavingsproblematiek moeten uit het verkeer worden gehaald. Artikel 42 van de wet laat echter slechts een ongeschiktheidsverklaring toe na een veroordeling. Dat is problematisch. Moet het niet mogelijk zijn om iemand die onder invloed een zwaar ongeval veroorzaakt, meteen ongeschikt te verklaren, zonder te wachten op een rechterlijke uitspraak?

estime que ce sont les tribunaux et le Ministère public qui ressentiront le plus grand impact de cette réforme. Peu de choses changeront pour la police: qu’il s’agisse d’une perception immédiate ou d’un procès-verbal, la charge de travail demeure limitée.

L’expression “trop compliqué” revient régulièrement, mais l’intervenant estime qu’il existe aussi des mesures simples qui peuvent renforcer la sécurité routière. Pourquoi le port du casque est-il obligatoire sur un cyclomoteur circulant à 25 km/h, mais pas sur une trottinette électrique circulant à la même vitesse? En effet, en cas de freinage d’urgence, un cyclomoteur est plus stable qu’une trottinette. Ces incohérences méritent d’être examinées.

L’orateur n’est pas en mesure de répondre à la question concernant la probabilité qu’ont les récidivistes de se faire attraper par rapport aux contrevenants ordinaires. Les services de police n’ont pas accès au casier judiciaire des citoyens.

Enfin, l’évaluation de l’accord de gouvernement a été évoquée. Il est encore trop tôt pour se prononcer à ce sujet. Sa mise en œuvre se fera au niveau du Comité de coordination de la police intégrée (CCGPI). Certaines choses sont déjà en mouvement, mais les détails doivent encore suivre. Selon M. Bruggeman, l’accord de gouvernement est un beau diamant brut qu’il faudra encore beaucoup tailler, ce qui est logique.

À la question de savoir si les juges disposent d’une palette de peines suffisante, *M. Brewaeyts, juge au tribunal de police de Vilvoorde, Union royale des juges de paix et de police ASBL*, répond que c’est le cas dans la plupart des situations. Il souligne toutefois l’existence d’une zone grise lorsqu’une personne ivre au volant provoque un accident. Dans cette situation, la frontière entre “volontaire” et “involontaire” est particulièrement mince. La question se pose de savoir si le législateur ne devrait pas établir une distinction plus claire à cet égard. En effet, tout accident mortel cause une souffrance irréparable. Or, le juge ne peut que tenter de compenser financièrement cette souffrance, mais cela s’avère souvent insuffisant. Le degré de la peine mériterait aussi d’être réexaminé dans cette perspective.

En ce qui concerne le retrait immédiat du permis de conduire, l’orateur souligne qu’il s’agit d’une mesure de sécurité. Les personnes inaptes à la conduite en raison d’un problème de dépendance doivent être écartées de la circulation. L’article 42 de la loi n’autorise toutefois de prononcer une déclaration d’incapacité qu’après une condamnation, ce qui est problématique. Ne devrait-il pas être possible de déclarer immédiatement inapte une personne qui provoque un accident grave sous l’influence de l’alcool, sans attendre de décision judiciaire?

Over het gebruik van ANPR-camera's stelt de spreker een fundamentele vraag: hoeveel vrijheid zijn we bereid op te geven in ruil voor meer veiligheid? De technologie kan bijdragen aan verkeersveiligheid, maar roept ook vragen op over bewijsvoering en privacy. De discussie over wie het voertuig bestuurde, blijft vaak een struikelblok.

Wat het regeerakkoord betreft, sluit de heer Brewaeyts zich aan bij de heer Bruggeman. Er staan goede elementen in, maar de concrete uitwerking moet nog volgen.

Een heikel punt is het toevertrouwen van voertuigen. De wet vereist dat dit "wetens" gebeurt: de eigenaar moet weten dat de andere persoon mag rijden. In de praktijk is dat niet altijd evident. Binnen families worden voertuigen vaak gedeeld, zonder dat men weet dat er nog herstelonderzoeken openstaan. Veralgemening van de aansprakelijkheid is onrechtvaardig.

Ook over het digitale rijbewijs sluit de spreker zich aan bij de vorige spreker. Veel mensen geven verlies aan en beschikken vervolgens over twee rijbewijzen. Internationale rijbewijzen maken het nog complexer. Hij verwijst naar het voorstel van VIAS om verder te gaan met digitalisering. Een rijbewijs dat in de wagen wordt geplaatst en automatisch wordt gecontroleerd, zou veel problemen oplossen. Maar dan moeten ook autofabrikanten meewerken, ook als men denkt aan een veralgemeend alcoholslot. De toegang tot de starttechnologie van voertuigen is daarbij cruciaal.

Wat het rijbewijs met punten betreft, waarschuwt de heer Brewaeyts voor het risico op dubbele bestraffing bij gekruiste herhaling. In Nederland leidde dat tot problemen. Hij is niet gekant tegen het systeem, maar wijst op de vele praktische uitdagingen. Denk aan GAS-boetes of onmiddellijke inningen die door anderen worden betaald. Als er een automatische intrekking van het rijbewijs komt, moet de burger wel de mogelijkheid behouden om zich te verdedigen. Dat lijkt hem een evidentie.

In de rechtszaal wordt de spreker vaak geconfronteerd met slachtoffers van verkeersongevallen. De juiste strafmaat bepalen, is steeds een moeilijke oefening. Een rijverbod blijkt in de praktijk vaak doeltreffender dan een geldboete. Toch proberen sommigen te onderhandelen: liever een hogere boete dan een langer rijverbod. Dat toont aan hoe ingrijpend een rijverbod is. Mobiliteit is een vorm van vrijheid, en het ontnemen daarvan is

Concernant l'utilisation des caméras ANPR, l'orateur pose une question fondamentale: dans quelle mesure sommes-nous prêts à renoncer à une partie de notre liberté en échange de plus de sécurité? La technologie peut contribuer à la sécurité routière, mais elle soulève également des questions en matière d'administration de la preuve et de la protection de la vie privée. La discussion relative à l'identification du conducteur reste souvent une pierre d'achoppement.

En ce qui concerne l'accord de gouvernement, M. Brewaeyts se rallie à M. Bruggeman. Cet accord comprend des éléments positifs, mais il faut encore les mettre en œuvre concrètement.

La question relative au fait de confier un véhicule est délicate. La loi exige que cela se fasse "sciemment": le propriétaire du véhicule doit savoir que la personne à qui il confie son véhicule est autorisée à conduire. Mais ce n'est pas toujours évident en pratique. En effet, dans les familles, les véhicules sont souvent partagés sans que l'on sache qu'un examen de réintégration est toujours en cours. Il serait injuste de généraliser la responsabilité.

L'orateur se rallie également à l'avis de l'orateur précédent concernant le permis de conduire numérique. Beaucoup de conducteurs déclarent la perte de leur permis et se retrouvent ensuite en possession de deux permis de conduire. Les permis de conduire internationaux compliquent encore la situation. L'orateur renvoie à la proposition de VIAS de poursuivre la numérisation. Un permis de conduire intégré dans le véhicule et contrôlé automatiquement résoudrait de nombreux problèmes. Mais les constructeurs automobiles doivent également coopérer, y compris si l'on envisage la généralisation de l'éthylotest anti-démarrage. L'accès à la technologie de démarrage des véhicules est crucial à cet égard.

En ce qui concerne le permis de conduire à points, M. Brewaeyts met en garde contre le risque de double sanction en cas de récidive croisée. Aux Pays-Bas, cela a posé des problèmes. Il n'est pas opposé au système, mais souligne les nombreux défis pratiques qu'il pose. Songeons aux amendes SAC ou aux perceptions immédiates payées par des tiers. En cas de retrait automatique du permis de conduire, le citoyen doit conserver la possibilité de se défendre. Cela lui semble évident.

Au tribunal, l'orateur est souvent confronté à des victimes d'accidents de la route. Déterminer la peine appropriée est toujours un exercice difficile. Dans la pratique, une interdiction de conduire s'avère souvent plus efficace qu'une amende. Certains tentent néanmoins de négocier: ils préfèrent une amende plus élevée à une interdiction de conduire plus longue. Cela montre à quel point une interdiction de conduire est une mesure

een zware maatregel. Die moet dan ook streng worden gecontroleerd.

Tot slot verwijst de spreker naar een dodelijk ongeval in Vilvorde dat binnenkort wordt behandeld. Zulke zaken blijven zwaar, ook voor de daders en hun families. De juiste strafmaat vinden is altijd delicaat. Voor slachtoffers is het leed onherstelbaar, maar ook daders dragen vaak een zware psychologische last. Dat maakt het werk van de politierechter bijzonder complex.

De heer Mark Tant, manager van het CARA, Vias institute, stelt dat slimme camera's, die steeds geavanceerder worden, een waardevolle aanvulling vormen op de handhaving. Niet alleen voor het detecteren van afleiding of rijden zonder rijbewijs, maar ook in combinatie met andere technologieën. Zo denkt hij aan de vervanging van de speekseltest door een bloedanalyse, of aan het gebruik van een enkelband. Door de beweging van een persoon te koppelen aan die van een voertuig, wordt het mogelijk om efficiënter bestuurders te detecteren die niet op de weg thuishoren.

Een ander essentieel punt is de centrale databank, een absolute voorwaarde voor een doeltreffend sanctiebeleid. De databank moet alle overtredingen bevatten, inclusief GAS-5-boetes, ongeacht wie de vaststelling doet. Ze moet consulteerbaar zijn door zowel handhavers als overtreders, en bruikbaar zijn voor onderzoek. Enkel zo kunnen maatregelen worden geëvalueerd en bijgestuurd.

Wat het systeem van puntenverlies binnen een progressief sanctiesysteem betreft, bespreekt de heer Tant drie mogelijke manieren om punten kwijt te raken, waaronder het voorstel waarbij punten na drie jaar zonder overtreding automatisch verdwijnen. Er dient wel op een pervers effect te worden gewezen: iemand die op korte tijd veel punten verliest maar daarna drie jaar niets meer doet, komt sneller op nul dan iemand die sporadisch een lichte overtreding begaat. Een persoon met 22 punten verlies op acht jaar tijd kan op nul staan, terwijl iemand met slechts negen punten op de rand van rijbewijsverlies staat. Een grondige denkoefening over het vergevingsmechanisme is absoluut noodzakelijk.

Er werd gevraagd om het systeem uit het regeerakkoord te vergelijken met het voorstel dat op tafel ligt. Dat is moeilijk, omdat het regeerakkoord summier is. Toch

radicale. La mobilité est une forme de liberté, et la retirer est une mesure pour le moins sévère. Il convient donc de la contrôler strictement.

Enfin, l'orateur renvoie à un accident mortel survenu à Vilvorde, qui sera bientôt jugé. Ces dossiers restent très pénibles, y compris pour les auteurs et leurs familles. Il est toujours délicat de déterminer la peine appropriée. Pour les victimes, la douleur est irréparable, mais les auteurs portent souvent aussi un lourd fardeau psychologique. Cela rend le travail du juge de police particulièrement complexe.

M. Mark Tant, manager du CARA, Vias institute, indique que les caméras intelligentes, qui sont de plus en plus sophistiquées, apportent une précieuse contribution au contrôle du respect des règles. Elles permettent non seulement de détecter la distraction ou la conduite sans permis, mais peuvent également être combinées avec d'autres technologies. Il songe notamment au remplacement du test salivaire par une analyse sanguine ou à l'utilisation d'un bracelet électronique. Le couplage des déplacements d'une personne à ceux d'un véhicule permettra d'identifier plus efficacement les conducteurs qui ne devraient pas être sur les routes.

La base de données centrale constitue un autre élément essentiel, qui est une condition indispensable à une politique de sanctions efficace. Cette base de données devra contenir toutes les infractions commises, y compris les amendes SAC 5, quel que soit le verbalisant. Elle devra pouvoir être consultée tant par les agents chargés de veiller au respect de la loi que par les contrevenants et pouvoir servir à des fins d'enquête. Ce n'est qu'ainsi qu'il sera possible d'évaluer et d'ajuster les mesures.

En ce qui concerne la perte de points dans le cadre d'un système de sanctions progressif, M. Tant examine trois possibilités d'effacer des points, dont la proposition visant à effacer automatiquement des points après trois ans si aucune infraction n'a été commise. Il convient toutefois de souligner un effet pervers de ce système: un conducteur qui perd beaucoup de points en peu de temps, mais qui ne commet ensuite plus aucune infraction pendant trois ans, pourra remettre plus rapidement son compteur à zéro qu'un conducteur qui commet une infraction mineure de manière sporadique. Un conducteur qui aura perdu 22 points en huit ans pourra récupérer tous ses points, tandis qu'une personne n'ayant perdu que neuf points risquera de perdre son permis de conduire. Il conviendra de mener une réflexion en profondeur sur le mécanisme permettant de récupérer des points.

Il a été demandé de comparer le système prévu dans l'accord de gouvernement avec la proposition à l'examen. Cette comparaison est loin d'être simple, car

zijn er gelijkenissen: beide systemen richten zich op de drie grootste risico's – snelheid, afleiding en rijden onder invloed – en voorzien in waarschuwingsmechanismen, herstelexamens en gedragscorrigerende maatregelen. Ook een vergevingsmechanisme is aanwezig. De details ontbreken echter in het regeerakkoord, waardoor een volledige vergelijking niet mogelijk is.

De spreker benadrukt dat het systeem niet bedoeld is om de gewone burger te treffen. Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat slechts 0,05 tot 1 % van de rijbewijzen betrokken zijn in dergelijke systemen. Het gaat dus om een kleine minderheid, maar vooral om de doelgroep.

Wat betreft de werklust stelt de spreker voor om te starten met een geautomatiseerd en administratief systeem. Zo komen de eerste overtredingen niet bij de politierechter terecht. Pas bij herhaling of ernstigere feiten wordt de rechter betrokken. De beroepsprocedure blijft essentieel, niet bij het toekennen van punten, maar wel bij de beoordeling van de gevolgen ervan.

Tot slot wijst de heer Tant erop dat gekruiste recidive en een progressief sanctiesysteem niet naast elkaar kunnen bestaan. De kracht van het systeem zit in de eenvoud. Complexiteit vermijden is cruciaal voor een doeltreffende en rechtvaardige toepassing.

Mevrouw Isabel Verwee, Knowledge Group Manager, Vias institute, begint met het thema van systematische controles op alcohol en drugs. Vanuit Vias wordt het belang van frequente controles op beide domeinen onderschreven, zeker gezien het toenemende probleem van drugs in het verkeer. Toch plaatst ze kanttekeningen bij het idee van systematische, gecombineerde controles. Alcoholgebruik komt voor in alle bevolkingsgroepen, terwijl drugsgebruik zich vaker concentreert in specifieke segmenten. Daarom pleit Vias voor een meer gerichte aanpak.

Daarnaast wijst ze op de beperkingen van de huidige speekseltesten. Die detecteren slechts vijf soorten drugs en laten andere substanties, zoals ketamine en synthetische drugs, buiten beschouwing. Het is noodzakelijk om hierop verder in te zetten.

Wat alcoholcontroles betreft, benadrukt de spreker het belang van transparantie. Vias pleit al langer voor meer zicht op waar, wanneer en met welk resultaat alcoholcontroles plaatsvinden. Hoewel er een wettelijke

l'accord de gouvernement est sommaire. Il existe toutefois des similitudes: les deux systèmes visent les trois risques les plus importants – la vitesse, la distraction et la conduite sous influence – et prévoient des mécanismes d'avertissement, des examens de réintégration et des mesures visant à corriger le comportement. Ils prévoient également un mécanisme permettant de récupérer des points. Les détails ne figurent toutefois pas dans l'accord de gouvernement, ce qui ne permet pas une comparaison complète.

L'orateur souligne que ce système ne vise pas à pénaliser les citoyens ordinaires. Il ressort des exemples étrangers que ces systèmes ne visent que 0,05 à 1 % des permis de conduire. Il s'agit donc d'une petite minorité, mais surtout du groupe cible.

En ce qui concerne la charge de travail, l'orateur propose de commencer par un système automatisé et administratif. Les premières infractions ne seront donc pas portées devant le juge de police. Ce n'est qu'en cas de récidive ou de faits plus graves que le juge sera saisi. La procédure de recours demeure essentielle, non pas pour l'attribution des points, mais pour l'évaluation de leurs conséquences.

En guise de conclusion, M. Tant souligne que la récidive croisée ne peut pas coexister avec un régime de sanctions progressif. La force de ce système réside dans sa simplicité. Il est essentiel d'éviter toute complexité pour garantir une application juste et efficace.

Mme Isabel Verwee, Knowledge Group Manager, Vias institute, évoque d'abord le thème des contrôles systématiques relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. L'institut Vias souscrit à l'importance de contrôles fréquents dans ces deux domaines, surtout compte tenu du problème croissant de la conduite sous l'influence de drogues. Il émet toutefois des réserves quant à l'idée de contrôles systématiques portant à la fois sur l'alcool et les drogues. La consommation d'alcool touche toutes les catégories de la population, tandis que la consommation de drogues se concentre davantage dans des segments spécifiques. C'est pourquoi Vias plaide en faveur d'une approche plus ciblée.

Cet institut souligne également les limites des tests salivaires actuels, qui ne détectent que cinq types de drogues et ne tiennent pas compte d'autres substances, telles que la ketamine et les drogues synthétiques. Il conviendra de poursuivre dans cette voie.

En ce qui concerne les contrôles d'alcoolémie, l'oratrice souligne l'importance de la transparence. Vias plaide depuis longtemps pour une plus grande transparence sur le lieu, le moment et les résultats des contrôles

verplichting bestaat voor politiezones om data aan te leveren, gebeurt dat momenteel enkel in het kader van de BOB-campagnes. Een volledig beeld zou toelaten om via heatmaps gericht beleid te voeren, bijvoorbeeld door controles aan te passen aan tijdstippen of locaties met verhoogd risico.

Ook het proefproject rond gsm-gebruik achter het stuur komt ter sprake. Mevrouw Verwee bevestigt dat het project *privacyproof* is opgezet. In het regeerakkoord wordt bovendien opnieuw aandacht besteed aan het beter detecteren van gsm-gebruik. Ze verwijst naar Frankrijk, waar camera's worden ingezet die niet alleen gsm-gebruik, maar ook gordeldracht en volgafstand detecteren. Hoewel deze technologie nog niet gehomologeerd is in België, toont het aan dat technologie een belangrijke rol kan spelen in handhaving.

Wat betreft het rijden spijs verval van het recht tot sturen, wijst ze op het belang van databankkoppelingen. De Mercuriusdatabank bevat individuele gegevens, terwijl ANPR-systemen werken op basis van nummerplaten. Door beide systemen te koppelen, kunnen overtredders sneller en in onmiddellijk uit het verkeer worden gehaald. Ook andere vormen van overtredingen, zoals het rijden zonder geldig rijbewijs, kunnen zo efficiënter worden opgespoord.

Mevrouw Verwee sluit zich aan bij de opmerking van de cd&v-fractie over het belang van een centrale, goed functionerende databank die toegankelijk is voor meerdere instanties. Alleen zo kan het rijverbod effectief worden nageleefd.

Op de vraag of Vias de invoering van een rijbewijs met punten organisatorisch aankan, verwijst de spreekster naar een eerder gepresenteerde slide over het leed dat recidive veroorzaakt. Ze benadrukt dat het maatschappelijk belang groot is.

Wat betreft het aandeel veelplegers binnen het totaal aantal plegers, verwijst mevrouw Verwee naar een onderzoek van Vias op basis van data uit het centraal strafregister. Daaruit blijkt dat 70 % van de veroordeelden veroordeeld werd voor verkeersgerelateerde feiten. Van die groep recidiveert 80 % met een verkeersgerelateerde overtreding. Het gaat dus om een significant aandeel.

d'alcoolémie. Bien que les zones de police soient légalement tenues de fournir des données, elles ne transmettent actuellement ces données que dans le cadre des campagnes BOB. Un tableau plus complet permettrait de s'appuyer sur des cartes thermiques en vue de mener une politique plus ciblée, par exemple en adaptant les contrôles aux moments ou aux lieux à risque.

Le projet pilote relatif à l'utilisation du GSM au volant est également évoqué. Mme Verwee confirme que ce projet a été conçu de manière à garantir le respect de la vie privée. L'accord de gouvernement est en outre aussi attentif à la détection de l'utilisation du GSM. Elle renvoie à la France, qui utilise des caméras pour détecter non seulement l'utilisation du GSM, mais aussi le port de la ceinture de sécurité et le respect des distances de sécurité. Bien que cette technologie n'ait pas encore été homologuée en Belgique, cet exemple révèle que la technologie peut jouer un rôle important dans le contrôle du respect des règles.

En ce qui concerne la conduite en dépit d'une déchéance du droit de conduire, l'oratrice souligne l'importance des interconnexions entre les banques de données. La banque de données Mercurius contient des données individuelles, alors que les systèmes ANPR fonctionnent sur la base des plaques d'immatriculation. L'interconnexion de ces deux systèmes permettra d'extraire de la circulation plus rapidement et immédiatement les contrevenants. D'autres types d'infractions, par exemple la conduite sans permis valable, pourront également être détectées plus efficacement.

Mme Verwee souscrit à l'observation formulée par le groupe cd&v à propos de l'importance d'une base de données centrale qui fonctionne correctement et qui est accessible à plusieurs instances. Ce n'est qu'ainsi que l'interdiction de conduire pourra être effectivement respectée.

En réponse à la question de savoir si Vias est en mesure, sur le plan organisationnel, de mettre en place un permis de conduire à points, l'oratrice renvoie à une diapositive présentée précédemment sur les souffrances causées par la récidive. Elle souligne que l'enjeu sociétal est important.

En ce qui concerne la part de multirécidivistes dans l'ensemble des contrevenants, Mme Verwee renvoie à une étude de Vias qui s'appuie sur les données du casier judiciaire central. Cette étude révèle que 70 % des personnes condamnées l'ont été pour des infractions de roulage. Parmi ces personnes, 80 % ont récidivé en commettant une infraction de roulage. Il s'agit donc d'une part significative.

Tot slot onderstreept de spreekster het belang van toegang tot en uitwisseling van data. Vias pleit voor de oprichting van een recidivemonitor, een grootschalige databank waarin gegevens van politie, justitie en rechtbanken worden samengebracht. Zo'n databank zou het mogelijk maken om het effect van sancties te evalueren. Werkt een alcoholslot? Leidt het tot minder recidive? Met een recidivemonitor kunnen beleidsmakers beter onderbouwde beslissingen nemen en het verkeersveiligheidsbeleid verfijnen.

De heer Bertrand Jardon, voorzitter van Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR), dankt de sprekers voor de kiesheid die ze tijdens de bespreking aan de dag hebben gelegd. Hij benadrukt dat het onderwerp complex is en dat de gedeelde perspectieven verschillen.

Hij komt terug op een eerdere opmerking, namelijk dat trauma's zowel de families van de verkeersslachtoffers als de veroorzakers van de ongevallen treffen. Als vertegenwoordiger van een vereniging van ouders van verongelukte kinderen kan hij dat beamen. Het leed is wederzijds. Wat vooral moeilijk te begrijpen is, is de herhaling van de feiten.

De spreker is dankbaar ten aanzien van iedereen die door te luisteren zijn betrokkenheid en medeleven heeft betuigd. De situatie vereist werk, materiële middelen en tijd. Maar de heer Jardon stelt, namens de families die hij vertegenwoordigt, dat hij echte hoop heeft. De hoop dat er een duidelijk en gestructureerd raamwerk wordt uitgebouwd.

L'oratrice conclut en soulignant l'importance de l'accès aux données et de leur échange. Vias préconise la création d'un moniteur de la récidive, à savoir une banque de données de grande envergure qui rassemblerait les données de la police, de la justice et des tribunaux. Une banque de données de ce type permettrait d'évaluer l'effet des sanctions. Un éthylotest anti-démarrage est-il efficace? Réduit-il le nombre de récidives? Un moniteur de la récidive permettra aux responsables politiques de prendre des décisions mieux étayées et d'affiner la politique en matière de sécurité routière.

M. Bertrand Jardon, président de Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR), remercie les intervenants de la sensibilité dont ils ont fait preuve tout au long des échanges. Il souligne la complexité du sujet abordé et la diversité des perspectives partagées.

Il revient sur une remarque entendue plus tôt, à savoir que le traumatisme touche à la fois les familles des victimes de la route et les auteurs d'accidents. En tant que représentant d'une association de parents d'enfants victimes de la route, il confirme cette réalité. La souffrance existe des deux côtés. Ce qui devient particulièrement difficile à comprendre, c'est la répétition des faits.

L'orateur exprime sa gratitude envers tous ceux qui, par leur écoute, ont témoigné de leur engagement et de leur empathie. La situation exige du travail, des moyens matériels et du temps. Mais M. Jardon affirme ressentir, au nom des familles qu'il représente, un espoir réel. L'espoir qu'un cadre clair et structuré est en train de se construire.