

Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

1^{er} DECEMBRE 1983

PROJET DE LOI

modifiant la loi relative à la police de la circulation
routière, coordonnée le 16 mars 1968

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M. PIERARD

MESDAMES, MESSIEURS,

1. — Exposé du Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones

1. Le but essentiel du projet de loi est d'assurer la sécurité du trafic en remédiant à l'impunité dont bénéficient les conducteurs étrangers qui parcourent le réseau routier et autoroutier belge et commettent des infractions à l'occasion de ce parcours.

La Belgique possède en effet le meilleur réseau autoroutier d'Europe et, en tant que pays de transit, connaît un énorme trafic de voitures individuelles et de camions étrangers, dont les conducteurs, parfois, endommagent nos routes et commettent des infractions sans qu'aucune sanction puisse pratiquement leur être appliquée.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — MM. Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — MM. A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — MM. Gabriels, Somers.

B. — Suppléants : MM. Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — MM. Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Rubens, Vanderheyden. — MM. Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. De Beul, De Mol, Meyntjens.

Voir :

725 (1982-1983) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

1 DECEMBER 1983

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER PIERARD

DAMES EN HEREN,

1. — Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie

1. Het wetsontwerp beoogt in hoofdzaak een veiliger verkeer en wil een einde maken aan het feit dat buitenlandse autobestuurders die op onze wegen rijden straffeloos overtredingen kunnen begaan.

België bezit immers het beste autowegennet van Europa, waarop een enorm aantal buitenlandse personenwagens en vrachtwagens rijden, waarvan de bestuurders soms het wegdek beschadigen en overtredingen begaan zonder dat zij daarvoor bestraft kunnen worden.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — de heren Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — de heren A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — de heren Gabriels, Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — de heren Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Rubens, Vanderheyden. — de heren Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren De Beul, De Mol, Meyntjens.

Zie :

725 (1982-1983) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendementen.

Le projet de loi vise à permettre la perception immédiate des amendes vis-à-vis des conducteurs qui n'ont pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique, le paiement de l'amende entraînant l'extinction des poursuites, sauf décision contraire du parquet.

Si le contrevenant ne paie pas la somme, la procédure judiciaire normale suit son cours, mais l'intéressé doit consigner une somme destinée à garantir le paiement de l'amende et des frais de justice éventuels.

Si le contrevenant ne remet pas une somme en consignation, son véhicule est retenu jusqu'à remise de cette somme.

Le paiement doit normalement intervenir en argent belge, mais la possibilité sera prévue de payer en monnaie des pays limitrophes ainsi que par eurochèques.

Pour les conducteurs qui ont un domicile ou une résidence fixe en Belgique, l'actuelle procédure dit de la « perception immédiate » ne subit pas de modification.

2. Le projet de loi apporte d'autres adaptations à la législation.

L'article 1^{er} supprime, à l'article 5 de la loi, une disposition qui n'avait plus de raison d'y figurer.

L'article 2, qui modifie l'article 23 de la loi, tend, d'une part, à habiliter le Roi à subordonner l'échange d'un permis de conduire étranger contre un permis de conduire belge à des conditions relatives à la résidence du requérant dans le pays de délivrance du permis, de manière à éviter l'obtention à l'étranger d'un permis de conduire à des conditions ne présentant pas de garanties suffisantes.

L'article 2 tend, d'autre part, à introduire la possibilité pour le Roi de dispenser le candidat au permis de conduire de l'obligation de réussir un examen pratique quand la demande tend à obtenir un permis de conduire valable uniquement pour la conduite d'un cyclomoteur.

Il faut, à cet égard, noter que l'arrêté royal relatif à l'introduction du permis de conduire européen, qui entrera probablement en vigueur au début de l'année 1984, instaurera le permis pour cyclomoteurs.

De ce fait, les candidats à un tel permis devront passer un examen théorique et un examen pratique, celui-ci consistant en un test sur un terrain privé du centre d'examen, destiné à juger la maîtrise du cyclomoteur par le candidat.

Le Ministre a décidé d'introduire un amendement (Doc. n° 725/2-II) tendant à supprimer la possibilité de dispense de l'examen pratique pour les candidats au permis de conduire de cyclomoteur.

Cet amendement est inspiré par le souci de sécurité routière et tend à réduire le nombre d'accidents pour cette catégorie de véhicules.

En effet, les statistiques indiquent qu'en 1982, le nombre de cyclomoteurs s'élevait à 396 390, que 29 533 candidats conducteurs réussissaient leur examen théorique pour l'obtention de l'attestation et que 96 % des candidats suivaient la « filière libre ».

Quant aux accidents de roulage relatifs à cette catégorie, les chiffres sont les suivants pour 1982 :

- morts : 144,
- blessés graves : 2 746,
- blessés légers : 7 235,

soit un total de 10 125, représentant 12,4 % du nombre total des victimes de tous les accidents de la route en 1982.

Le nombre de victimes parmi les cyclomotoristes, comparé à ce nombre parmi les conducteurs de voitures, est de 2 554 contre 913.

L'examen pratique pour le permis de cyclomoteur existe en Allemagne fédérale et en Suisse.

Le montant de la redevance pour cet examen sera peu élevé, de l'ordre de 300 F.

Het wetsontwerp wil de onmiddellijke inning van boeten mogelijk maken voor bestuurders wier woonplaats of vaste verblijfplaats niet in België is gelegen. Betaling van de boete brengt dan verval van vervolging met zich, tenzij het parket er anders over beschikt.

Indien de overtreder het bedrag niet betaalt, loopt de normale gerechtelijke procedure door, maar de betrokkene moet een bedrag in consignatie geven als borg voor de betaling van de boete en van de mogelijke gerechtskosten.

Indien de overtreder geen bedrag in consignatie geeft, wordt zijn voertuig vastgelegd tot het bedrag is betaald.

Normaal moet de betaling in Belgisch geld gebeuren, maar toch zal het ook mogelijk zijn te betalen in een munt van onze buurlanden of met Eurochecks.

Voor bestuurders die hun domicilie of vaste verblijfplaats in België hebben, blijft de huidige procedure van de zogenaamde « onmiddellijke inning » ongewijzigd.

2. Het ontwerp wijzigt ook andere bepalingen van de wet.

Artikel 1 schaft artikel 5 van de wet af, omdat die bepaling geen enkele reden van bestaan meer had.

Artikel 2, waarbij artikel 23 van de wet wordt gewijzigd, machtigt de Koning ertoe de uitwisseling van een buitenlands tegen een Belgisch rijbewijs afhankelijk te stellen van voorwaarden betreffende de verblijfplaats van de aanvrager, ten einde te voorkomen dat iemand zich in het buitenland een rijbewijs zou kunnen aanschaffen onder voorwaarden die niet voldoende garanties bieden.

Voorts voert artikel 2 de mogelijkheid in dat de Koning de aanvrager van een rijbewijs vrijstelt van de verplichting om te slagen voor een praktisch examen wanneer het om een rijbewijs gaat dat uitsluitend geldig is voor het besturen van een rijwiel met hulpmotor.

In dat verband zij erop gewezen dat het koninklijk besluit tot invoering van het Europees rijbewijs, dat waarschijnlijk begin 1984 van kracht wordt, een rijbewijs voor bromfietzers verplicht zal worden.

De aanvrager van een dergelijk rijbewijs zal derhalve niet alleen een theoretisch doch ook een praktisch examen moeten afleggen; dit laatste zal bestaan in een vaardigheidstest op een privédomein van het examencentrum, om na te gaan of de betrokkene zijn voertuig meester is.

De Minister heeft besloten een amendement in te dienen (Stuk n° 725/2-II) waarbij de aanvragers van een rijbewijs voor het besturen van een bromfietser niet langer van het praktisch examen vrijgesteld kunnen worden.

Dit amendement is ingegeven met het oog op een veiliger verkeer en het wil het aantal ongevallen waarbij dat soort voertuigen betrokken is doen dalen.

Statistieken tonen aan dat er in 1982 396 390 bromfietsen waren, dat 29 533 aanvragers van een rijbewijs voor het theoretisch examen slaagden en dat 96 % van hen met een particuliere begeleider leerden rijden.

Inzake de verkeersongevallen waarbij die categorie weggebruikers, betrokken is, zijn voor 1982 de volgende cijfers verstrekt :

- doden : 144,
- zwaargewonden : 2 746,
- lichtgewonden : 7 235,

samen 10 125 of 12,4 % van het totale aantal slachtoffers van alle verkeersongevallen in 1982.

Het aantal slachtoffers onder de bromfietzers bedroeg 2 554, tegenover 913 autobestuurders.

Het praktisch examen voor het verkrijgen van een rijbewijs om een rijwiel met hulpmotor te besturen bestaat in de Duitse Bondsrepubliek en in Zwitserland.

Het inschrijvingsgeld voor dat examen zal niet hoog zijn : ongeveer 300 F.

II. — Discussion générale

Elle porte d'abord sur les cyclomoteurs et le permis de conduire y afférent. De nombreux membres approuvent l'introduction d'un permis de conduire pour cyclomoteurs et estiment qu'il doit impérativement comprendre un examen pratique.

Ils s'alarment en effet du nombre considérable d'accidents dans lesquels sont impliqués des conducteurs de cyclomoteurs, souvent très jeunes, notamment écoliers ou étudiants.

Un membre demande quelle est la définition du cyclomoteur.

Le Ministre répond que, aux termes de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur, le terme « cyclomoteur » désigne :

a) soit un « cyclomoteur classe A » c'est-à-dire tout véhicule équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et qui ne peut dépasser, sur une route en palier, la vitesse de 25 km à l'heure et doit pouvoir être mû par des pédales;

b) soit un « cyclomoteur classe B » c'est-à-dire tout véhicule équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et qui ne peut dépasser, sur une route en palier, la vitesse de 40 km à l'heure.

Deux membres estiment que cette réglementation ne correspond pas du tout à la réalité quotidienne et que la capacité motrice des cyclomoteurs est souvent gonflée par le conducteur de manière qu'ils dépassent largement la vitesse réglementaire. Les constructeurs eux-mêmes s'associent d'ailleurs largement à cette pratique pour des motifs commerciaux.

Dès lors, un des membres demande s'il est opportun d'accentuer une réglementation qui sera toujours contournée et provoquera simplement un encombrement judiciaire sans améliorer la sécurité.

Le membre demande si les assureurs tiennent compte, dans leurs tarifs, du fait que les conducteurs d'une certaine tranche d'âge (16-23 ans) sont impliqués dans beaucoup plus d'accidents que les autres, de manière à éviter que les conducteurs adultes qui, par exemple, utilisent un cyclomoteur pour se rendre à leur travail, ne paient pas le coût du risque causé par d'autres conducteurs tels que ceux mentionnés ci-dessus.

Le Ministre répond que la gendarmerie peut contrôler un cyclomoteur qui a été trafiqué et dresser procès-verbal.

D'autre part, il est possible techniquement de limiter la vitesse des cyclomoteurs, mais cela présente l'inconvénient de supprimer la possibilité pour le véhicule d'accélérer en cas de besoin.

En outre, cela suppose la collaboration des constructeurs.

Des renseignements obtenus de l'U.P.A. (Union professionnelle des entreprises d'assurances) et de compagnies d'assurances, il ressort qu'il n'y a pas de tarifs spéciaux en fonction de l'âge, mais qu'à l'instar des assurances automobiles RC, entre 18 et 23 ans, une franchise de 3 000 F indexée est laissée à charge du conducteur.

Un autre membre souligne que la police communale éprouve des difficultés pour constater les infractions des cyclomotoristes à la limitation de vitesse du fait que le matériel utilisé (« speed gun ») n'est pas agréé par certains parquets. Cette acceptation va-t-elle être généralisée ?

II. — Algemene bespreking

Eerst werd gesproken over de rijwielen met hulpmotor en het desbetreffende rijbewijs. Talrijke leden betuigen hun instemming met de invoering van een rijbewijs voor het besturen van rijwielen met hulpmotor en zijn menen dat daartoe een praktisch examen nodig is.

Zij zijn immers geschrokken van het feit dat vaak erg jonge bromfietzers, met name scholieren en studenten, bij een aanzienlijk aantal ongevallen betrokken zijn.

Een lid informeert naar de bepaling van het rijwiel met hulpmotor.

De Minister antwoordt dat, luidens artikel 1 van het koninklijk besluit van 31 december 1953 houdende regeling nopens de inschrijving van voertuigen met eigen beweegkracht, onder rijwiel met hulpmotor verstaan wordt :

a) ofwel een « rijwiel met hulpmotor categorie A », met name ieder voertuig dat is uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ en dat op de vlakke weg niet meer dan 25 km per uur haalt en met pedalen kan worden voortbewogen;

b) ofwel een « rijwiel met hulpmotor categorie B », met name ieder voertuig dat is uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ en dat op de vlakke weg niet meer dan 40 kilometer per uur haalt.

Twee leden menen dat die regeling hoegenaamd niet met de huidige realiteit strookt en dat het motorvermogen van de bromfietsen door de bestuurder ervan vaak dermate opgevoerd wordt dat de reglementaire snelheid ruim overschreden kan worden. Bovendien dragen de fabrikanten uit commerciële overwegingen zelf ruimschoots tot die situatie bij.

Derhalve vraagt een lid of het wel zin heeft zoveel aandacht te besteden aan een regeling die wel altijd omzeild zal worden en het gerecht alleen maar een massa werk zal bezorgen zonder de veiligheid ten goede te komen.

Een lid vraagt of de verzekeraars bij het vaststellen van hun tarieven rekening houden met het feit dat de bestuurders die tot een bepaalde leeftijdscategorie (16-23 jaar) behoren, bij heel wat meer ongevallen betrokken zijn dan de overige categorieën, zodat kan worden voorkomen dat volwassen bestuurders die zich bij voorbeeld per bromfiets naar hun werk begeven, moeten opdraaien voor de risico's die door de eerstgenoemde soort weggebruikers veroorzaakt worden.

De Minister antwoordt dat de rijkswacht een bromfiets waarmee geknoeid werd, kan controleren en de bestuurder ervan kan bekeuren.

Anderzijds is het technisch mogelijk de snelheid van bromfietsen te beperken, doch dat heeft dan weer het nadeel dat niet meer versneld kan worden wanneer zulks noodzakelijk is.

Een en ander veronderstelt bovendien dat de fabrikanten bereid zijn daaraan mee te werken.

Uit bij de Beroepsvereniging van verzekeringsondernemingen (B. V. V. O.) en bij verzekeringsmaatschappijen ingewonnen inlichtingen, blijkt dat naar gelang van de leeftijd speciale tarieven worden toegepast, doch dat naar het voorbeeld van de burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering voor autobestuurders tussen 18 en 23 jaar, een geïndexeerd eigen risico van 3 000 F voor rekening van de bestuurder komt.

Een ander lid merkt op dat de gemeentepolitie moeilijkheden ondervindt bij het vaststellen van overtredingen van de snelheidsbeperking door bromfietzers, aangezien het gebruikte materiaal (speed gun) door bepaalde parketten niet erkend wordt. Zal die erkenning veralgemeend worden ?

Le Ministre répond qu'en matière de sécurité routière, il y a une imbrication de compétences de différents ministres et qu'il ne peut quant à lui intervenir pour faire accepter certains modes de constatation des infractions par le parquet.

Un membre demande que les statistiques fournies par le Ministre précisent l'âge des cyclomotoristes impliqués dans un accident ainsi que la période.

Le Ministre remet le tableau statistique des accidents de cyclomoteurs (voir annexe), qui révèle un nombre considérable d'accidents survenus à des conducteurs de 16 à 18 ans.

Un autre membre demande les statistiques d'accidents en France, où il n'y a pas de permis pour les cyclomoteurs.

Le Ministre répond qu'à son avis, on ne peut tirer de conclusions pratiques de la comparaison avec la France parce que ce pays a développé le premier le vélo à moteur du type « Solex ».

Deux membres demandent qu'un effort soit fait sur le plan préventif au niveau des Ministres de l'Education nationale et des Communications, pour rendre obligatoire l'apprentissage du code de la route dans l'enseignement secondaire.

Le Ministre répond qu'il faut, dans l'enseignement de base, familiariser les enfants avec le code de la route et poursuivre cette formation dans l'enseignement secondaire. Il se déclare prêt à prendre une initiative en ce sens avec les Ministres de l'Education nationale et ce d'autant plus que l'obligation scolaire a été prolongée jusqu'à 18 ans.

Un membre demande en quoi consistera l'examen pratique pour l'obtention du permis pour cyclomoteurs et souhaite que le prix soit le plus bas possible, de manière à ne pas gêner financièrement les écoliers appartenant à des familles modestes.

Il demande d'autre part que l'endroit où cet examen se fera ne soit pas trop éloigné du domicile du candidat.

Le Ministre répond que l'examen pratique se fera sur un terrain privé et ne sera pas coûteux : le permis de conduire pour cyclomoteur, avec examen théorique et pratique, coûterait 700 F.

La possibilité sera examinée de décentraliser les centres d'examen.

* * *

La discussion porte ensuite sur l'intervention éventuelle de l'action publique moyennant le paiement d'une somme.

Un membre s'étonne que le Ministre des Communications ait signé seul le présent projet de loi et que le Ministre de la Justice ne l'ait pas cautionné également, alors qu'il contient un chapitre touchant à l'organisation judiciaire puisqu'il concerne l'extinction éventuelle de l'action publique moyennant le paiement d'une somme.

Le membre souhaite que, pour des raisons de rigueur, l'accord du Ministre de la Justice figure au rapport.

Le Ministre répond qu'il en est de même pour le projet précédent du 27 novembre 1980 (Doc. Sénat n° 539/1 de 1980-1981), qui a été frappé de caducité, ainsi que du Code de la route.

Il ajoute que le présent projet a fait l'objet de discussions au sein d'une commission où siégeaient des représentants du Ministre de la Justice et les cinq procureurs généraux.

Il a ensuite été examiné par le Gouvernement et soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

De Minister antwoordt dat de bevoegdheden van de verschillende ministers op het stuk van de verkeersveiligheid dooreenlopen en dat hij zelf niet kan optreden om bepaalde wijzen van vaststelling van de overtredingen door de parketten te doen erkennen.

Een lid vraagt dat de door de Minister verstrekte statistieken de leeftijd vermelden van de bromfietzers die in een ongeval betrokken zijn, evenals de periode van het ongeval.

De Minister overhandigt de statistische tabel van de ongevallen waarbij bromfietzers betrokken zijn (zie bijlage); uit die tabel blijkt dat het aantal ongevallen met bromfietzers tussen 16 en 18 jaar aanzienlijk is.

Een ander lid wenst statistieken te kennen over het aantal ongevallen in Frankrijk, waar geen rijbewijs bestaat voor bromfietzers.

De Minister meent dat uit de vergelijking met Frankrijk geen praktische conclusies kunnen worden getrokken, omdat dit land het eerste was waar motorfietsen van het « Solex »-type in het verkeer kwamen.

Twee leden vragen dat een preventieve inspanning wordt gedaan op het niveau van de Ministers van Onderwijs en Verkeerswezen om de studie van het verkeersreglement in het secundair onderwijs verplicht te maken.

De Minister antwoordt dat de kinderen in het basisonderwijs vertrouwd moeten worden gemaakt met het verkeersreglement en dat die studie in het secundair onderwijs moet worden voortgezet. Hij verklaart dat hij bereid is in die zin een initiatief te nemen samen met de Ministers van Onderwijs, te meer daar de leerplicht nu verlengd werd tot 18 jaar.

Een lid vraagt waarin het praktisch examen zal bestaan om het rijbewijs voor bromfietzers te verkrijgen en wenst dat de prijs daarvan zo laag mogelijk wordt gehouden ten einde de leerlingen die tot gezinnen met een bescheiden inkomen behoren, financieel niet te benadelen.

Voorts vraagt hij dat de plaats waar het examen wordt ingericht, niet te ver van het domicilie van de aanvrager gelegen zou zijn.

De Minister antwoordt dat het praktische examen op een privéterrein zal worden gehouden en niet duur zal uitvallen : het rijbewijs voor bromfietzers zou met het theoretisch en praktisch examen 700 F kosten.

Er zal worden nagegaan of de examencentra kunnen worden gedecentraliseerd.

* * *

Vervolgens wordt van gedachten gewisseld over het eventuele verval van de strafvordering tegen betaling van een som.

Een lid is verwonderd dat alleen de Minister van Verkeerswezen het onderhavige wetsontwerp heeft ondertekend zonder de medewerking van de Minister van Justitie, hoewel het ontwerp een hoofdstuk bevat dat aan de rechterlijke organisatie raakt, namelijk het eventuele verval van de strafvordering tegen betaling van een som.

Opdat daarover geen betwisting zou kunnen ontstaan wenst het lid dat het akkoord van de Minister van Justitie in het rapport wordt opgenomen.

De Minister antwoordt dat dezelfde procedure gevolgd werd met betrekking tot het vorige ontwerp van 27 november 1980 (Stuk Senaat n° 539/1, van 1980-1981) dat thans vervallen is en ook met betrekking tot het verkeersreglement.

Hij voegt eraan toe dat het onderhavige ontwerp besproken werd in een commissie waarin vertegenwoordigers van de Minister van Justitie en de vijf procureurs-generaal zitting hadden.

Het ontwerp werd vervolgens door de Regering onderzocht en voor advies aan de Raad van State voorgelegd.

Comme suite à la demande du membre, l'accord du Ministre de la Justice est l'objet d'une lettre émanant de lui et dans laquelle figure ce qui suit :

« A la demande de mon Collègue des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, M. Herman De Croo, je vous signale que j'ai marqué mon accord sur ce projet et que mon Administration a d'ailleurs collaboré à son élaboration. »

Un autre membre pose plusieurs questions :

1) Le dossier répressif sera-t-il transmis au pays dont le conducteur est ressortissant et, en ce cas, est-on assuré que ce pays prendra les sanctions pour l'infraction commise en Belgique ? La notification par lettre recommandée vaut-elle pour l'étranger ?

2) La police ou la gendarmerie sont-elles en mesure de vérifier si un camion dépasse la vitesse maximale spécifique autorisée pour les camions ?

3) Ne peut-on éviter que les véhicules de gendarmerie chargés de détecter les infractions à la limitation de vitesse se postent à des endroits dangereux (virages par exemple), provoquant ainsi un risque d'accident lorsque les usagers les aperçoivent et freinent brutalement ?

Le Ministre répond ce qui suit :

1) l'action judiciaire aura lieu en Belgique et le conducteur étranger sera prévenu par lettre recommandée à la poste. Il s'agit là du mode normal d'avertissement du prévenu.

2) Les statistiques d'infractions pour excès de vitesse dues à des camions indiquent que la gendarmerie a dressé 2 064 procès-verbaux pour excès de vitesse commis par des conducteurs de camions et autocars sur le réseau autoroutier pour l'année 1982.

3) Il est très difficile d'établir un lien de causalité entre la présence visible des gendarmes sur le réseau routier et les causes réelles de l'accident. Néanmoins, l'attention du commandant de la Gendarmerie sera attiré sur la situation exposée.

Un membre déclare que les polices communales sont peu motivées par la perception immédiate des amendes du fait que les communes ne sont pas rétribuées pour ces prestations qu'elles remplissent pour le compte de l'Etat. Ce point a d'ailleurs été souligné à l'assemblée générale de l'Union des Villes et Communes. Ne peut-on rétribuer les communes en leur accordant un pourcentage des sommes perçues, de manière à couvrir au moins leur frais ?

Le Ministre répond que ce problème ressort de la compétence des Ministres de la Justice et de l'Intérieur; il les en informera.

III. — Discussion des articles et votes

Article 1

Le Ministre déclare que cet article tend uniquement à aligner la loi sur la réalité.

Un membre demande pourquoi le rôle des députations permanentes est supprimé alors que celui des gouverneurs de province est maintenu.

Ingevolge het verzoek van het lid is het akkoord van de Minister van Justitie vervat in een brief waarin het volgende staat :

« Op verzoek van mijn collega van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, de heer Herman De Croo, bevestig ik mijn akkoord in verband met het ontwerp waaraan mijn administratie trouwens heeft meegewerkt. »

Een ander lid stelt diverse vragen :

1) Zal het strafdossier worden overgezonden aan het land waarvan de bestuurder afkomstig is en staat het vast dat dit land sancties zal nemen om de in België begane overtreding te bestraffen ? Geldt de kennisgeving bij ter post aangetekende brief eveneens voor het buitenland ?

2) zijn de politie of de rijkswacht uitgerust om na te gaan of vrachtwagenchauffeurs de toegelaten maximumsnelheid overschrijden ?

3) kan niet worden vermeden dat rijkswachtvoertuigen die overtredingen van de snelheidsbeperking moeten vaststellen, op gevaarlijke plaatsen (bochten bij voorbeeld) worden opgesteld, waardoor zij ongevallen kunnen veroorzaken ingevolge de reactie van de weggebruikers die hen zien en bruusk gaan remmen ?

De Minister antwoordt het volgende :

1) de rechtsvordering wordt ingesteld in België en de perking door vrachtwagenchauffeurs tonen aan dat de post aangetekende brief. Dat is de normale wijze van kennisgeving aan de beklaagde.

2) De statistieken inzake overtreding van de snelheidsbeperking door vrachtwagenchauffeurs tonen aan dat de rijkswacht in 1982 in 2 064 gevallen proces-verbaal heeft opgesteld ten laste van bestuurders van vrachtwagens en autocars wegens overdreven snelheid op de autowegen.

3) Het is zeer moeilijk een oorzakelijk verband te leggen tussen de zichtbare aanwezigheid van rijkswachters op het wegennet en het ongeval. Het probleem zal echter onder de aandacht van de commandant van de Rijkswacht worden gebracht.

Een lid verklaart dat de gemeentepolitie slechts matig ingenomen is met de onmiddellijke inning van de boeten, aangezien de gemeenten niet vergoed worden voor prestaties die zij voor rekening van de Staat verrichten. Dat punt kwam trouwens aan de orde op de algemene vergadering van de Vereniging van Belgische steden en gemeenten. Zou men de gemeenten niet kunnen vergoeden door hun een gedeelte van de geïnde bedragen toe te kennen, zodat zij althans hun onkosten kunnen dekken ?

De Minister antwoordt dat dit vraagstuk tot de bevoegdheid van de Ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken behoort en dat hij hen hiervan op de hoogte zal brengen.

III. — Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

De Minister verklaart dat dit artikel er alleen toe strekt de wet met de werkelijkheid te doen stroken.

Een lid vraagt waarom de opdracht van de bestendige deputaties afgeschaft wordt, terwijl die van de provinciegouverneurs behouden blijft.

Le Ministre répond que le Code de la Route, en son article 58 (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière), prévoit explicitement la compétence exclusive du gouverneur de province en la matière, à l'exclusion de celle de la députation permanente. Il s'agit ici d'une mise en concordance des textes.

L'article est adopté à l'unanimité moins 3 abstentions.

Art. 2

Le Gouvernement introduit un amendement (Doc. n° 725/2-II), que le Ministre a justifié lors de la discussion générale et qui tend à réduire à la deuxième partie seulement, la modification apportée par l'article 2 du projet à l'article 23 de la loi relative à la police de la circulation routière.

Un membre demande, compte tenu du fait que la convention de Genève du 19 septembre 1949 règle la réciprocité en matière de permis de conduire, ce que signifient les mots « les conditions de résidence du requérant ».

Le Ministre répond que le permis de conduire produit par le requérant résidant dans un pays étranger et délivré par les autorités de ce pays est reconnu, moyennant un droit de regard de l'autorité belge sur les conditions dans lesquelles ce permis a été délivré.

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité moins 3 abstentions.

Art. 3 à 5

Ces articles sont adoptés sans observation à l'unanimité moins 3 abstentions.

Art. 6

Cet article concerne l'extinction éventuelle de l'action publique moyennant le paiement d'une somme.

M. Baudson dépose un amendement (Doc. n° 725/2-I), tendant à compléter le § 5, alinéa 1^{er}, en prévoyant qu'en cas d'acquiescement, un intérêt légal est dû par l'Etat à dater de la consignation des fonds.

Il justifie son amendement par le fait qu'en cas d'acquiescement, la récupération par le conducteur de la somme consignée risque de durer un certain temps et qu'il est normal que l'intérêt légal lui soit dû, d'autant plus que cette somme peut être importante.

Le Ministre fait remarquer que l'amendement pourrait avoir comme conséquence d'accroître la sévérité des tribunaux à l'égard du prévenu sur la culpabilité duquel la doute plane encore.

D'autre part, la consignation de la somme occasionne à l'Etat des frais. Il demande dès lors à la commission de ne pas accepter l'amendement.

Celui-ci est rejeté par 9 voix contre 3 et une abstention.

L'article 6 est adopté à l'unanimité moins 3 abstentions.

Art. 7

Cet article est adopté sans observation à l'unanimité moins 3 abstentions.

* * *

L'ensemble du projet de loi est adopté à l'unanimité moins 3 abstentions.

Le Rapporteur,

G. PIERARD

Le Président,

A. BAUDSON

De Minister antwoordt dat artikel 58 van het verkeersreglement (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer) uitdrukkelijk in de exclusieve bevoegdheid van de provinciegouverneur, met uitsluiting van die van de bestendige deputatie, voorziet. Het gaat er hier om de teksten onderling in overeenstemming te brengen.

Het artikel wordt op 3 onthoudingen na eenparig aangenomen.

Art. 2

De Regering stelt een amendement voor (Stuk n° 725/2-II) dat door de Minister toegelicht werd tijdens de algemene bespreking en dat ertoe strekt de door artikel 2 van het ontwerp in artikel 23 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer aangebrachte wijziging te beperken tot het tweede gedeelte.

Gelet op het feit dat de Conventie van Genève van 19 september 1949 de wederkerigheid regelt in verband met het rijbewijs, vraagt een lid naar de betekenis van de woorden « verblijfvoorwaarden van de verzoeker ».

De Minister antwoordt dat het rijbewijs dat voorgelegd wordt door een verzoeker die in het buitenland verblijft en dat door de overheid van dat land afgeleverd is, in België erkend wordt op voorwaarde dat de Belgische overheid inzage krijgt van de voorwaarden waarin dat bewijs wordt afgeleverd.

Het amendement van de Regering wordt op 3 onthoudingen na eenparig aangenomen.

Art. 3 tot 5

Deze artikelen worden zonder opmerking op 3 onthoudingen na eenparig aangenomen.

Art. 6

Dit artikel heeft betrekking op het eventuele verval van de strafvordering tegen betaling van een som.

De heer Baudson stelt een amendement voor (Stuk n° 725/2-I) dat ertoe strekt § 5, eerste lid, aan te vullen met de precisering dat in geval van vrijspraak de Staat de wettelijke interest verschuldigd is vanaf de consignatie van de gelden.

Hij verantwoordt zijn amendement als volgt: de terugbetaling van de geconsigneerde gelden aan de bestuurder in geval van vrijspraak kan wel eens enige tijd in beslag nemen en het is normaal dat hem de wettelijke interest wordt toegekend, te meer daar het geconsigneerde bedrag aanzienlijk kan zijn.

De Minister merkt op dat het amendement er wel eens zou kunnen toe leiden dat de rechtbanken strenger gaan optreden tegenover een overtreder over wiens schuld nog enige twijfel bestaat.

Anderzijds brengt de consignatie van het bedrag voor de Staat bepaalde kosten met zich. Hij vraagt derhalve dat de commissie het amendement niet aanvaardt.

Het amendement wordt met 9 tegen 3 stemmen en 1 onthouding verworpen.

Artikel 6 wordt op 3 onthoudingen na eenparig aangenomen.

Art. 7

Dit artikel wordt zonder opmerkingen op 3 onthoudingen na eenparig aangenomen.

* * *

Het gehele wetsontwerp wordt op 3 onthoudingen na eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

G. PIERARD

De Voorzitter,

A. BAUDSON

ARTICLE MODIFIE PAR LA COMMISSION

Art. 2

Le § 2, 1^o, de l'article 23 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est complété comme suit :

« Le Roi peut subordonner cette exemption à des conditions de résidence du requérant dans l'Etat de délivrance du permis de conduire. »

ARTIKEL GEWIJZIGD DOOR DE COMMISSIE

Art. 2

Paragraaf 2, 1^o, van artikel 23 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt aangevuld als volgt :

« De Koning kan deze vrijstelling afhankelijk maken van voorwaarden inzake het verblijf van de verzoeker in de Staat die het rijbewijs heeft afgegeven. »

ANNEXE

Nombre de victimes (tués + blessés)
conducteurs de cyclomoteurs classe A & B
par groupe d'âge et par 10 000 habitants de ce groupe

BIJLAGE

Aantal slachtoffers (doden + gewonden)
bestuurders bromfietsen A & B
per groep en per 10 000 inwoners van deze groep

