

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 november 2002

WETSONTWERP

**houdende verschillende bepalingen
inzake verkeersveiligheid**

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 1bis (nieuw)

In hoofdstuk I, een artikel 1bis invoegen, luidend als volgt:

«Art. 1bis. — In de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer wordt een artikel 1bis ingevoegd, luidend als volgt:

«Art. 1bis. — De Koning kan, volgens de door Hem vastgestelde voorwaarden en nadere regels, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, prioritair voertuigen, voorzover zij een dringende opdracht vervullen, ontslaan van de verplichting tot naleving van sommige bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan of ze specifieke regels opleggen.

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1915/ (2001/2002) :**

001 : Wetsontwerp.
002 : Bijlage.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 novembre 2002

PROJET DE LOI

**portant diverses dispositions en
matière de sécurité routière**

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. **ANSOMS**

Art. 1^{er}bis (nouveau)

Dans le chapitre I^{er}, insérer un article 1^{er}bis, libellé comme suit :

« Art. 1^{er}bis. — Dans les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, il est inséré un article 1^{er}bis, libellé comme suit :

« Art. 1^{er}bis. — Dans les conditions et selon les modalités fixées par Lui, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, exempter les véhicules prioritaires, pour autant qu'ils accomplissent une mission urgente, de l'obligation de respecter certaines dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ou leur imposer des règles spécifiques.

Documents précédents :

Doc 50 **1915/ (2001/2002) :**

001 : Projet de loi.
002 : Annexe.

Onder dringende opdracht wordt begrepen : elke verplaatsing bij een dreigende verstoring van de openbare orde of bij de preventie van of de hulpverlening bij onmiddellijke of dreigende ernstige lichamelijke of stoffelijke schade, die het belang van het wettelijk geregelde verkeersverloop overstijgt. De Koning stelt de draagwijdte van deze bepaling voor alle afzonderlijke categorieën van prioritaire voertuigen vast.

Tevens kan Hij uitzonderlijk, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, toelaten dat bepaalde voertuigen worden erkend als prioritaire voertuigen.».

VERANTWOORDING

Het artikel 1 van de WPV stelt dat de Koning de algemene reglementen vaststelt betreffende het wegverkeer. Hieraan moet een artikel 1bis worden toegevoegd, waarin afwijkingen op deze algemene reglementen worden toegestaan voor een categorie van voertuigen, nl. de zogenaamde «prioritaire» voertuigen.

Het is inderdaad noodzakelijk geworden om de reglementering van de prioritaire voertuigen te herzien. Dit is wel duidelijk n.a.v.:

a) het steeds drukker wordende verkeer, dat het de hulpdiensten niet gemakkelijker maakt om vlug op de plaats van het onheil te zijn ;

b) de toenemende agressieve sfeer in het verkeer, die het de hulpdiensten niet altijd even gemakkelijk maakt;

c) de rechtspraak die, omwille van een manke reglementering, nogal eens in het nadeel van de bestuurders van prioritaire voertuigen uitvalt. En dat is wel dubbel zo erg wanneer het om mensen gaat die deze functie op vrijwillige basis uitoefenen (bv. vrijwillige brandweer);

d) de recente discussie over de prioritaire wagen van de eerste-minister.

De bestaande regeling i.v.m. de prioritaire voertuigen schept inderdaad problemen. De eerste leemte daarbij is het begrip «dringende opdracht». Het verkeersreglement geeft aan de bestuurder die met een prioritair voertuig een dringende opdracht uitvoert – met of zonder gebruik te maken van een speciaal geluidstoestel – de mogelijkheid om, mits het volgen van bepaalde voorschriften, geen rekening te houden met bepaalde andere regels, maar nergens is bepaald wat onder deze dringende opdrachten moet worden begrepen. Dat leidt tot juridische onduidelijkheid, tot vonnissen in het nadeel van de prioritaire voertuigen en helaas soms ook tot misbruiken van de prioritaire voertuigen zelf..

Het eerste dat dient te gebeuren is dat in de wet zelf een principiële bepaling wordt opgenomen van een dringende opdracht. Wij willen dat begrip als volgt definiëren :

Par mission urgente, il y a lieu d'entendre : tout déplacement effectué en cas de risque de perturbation de l'ordre public, en vue de prévenir un dommage corporel ou matériel grave, effectif ou imminent ou afin de porter secours aux victimes, lorsque ce dommage prime l'intérêt de l'écoulement de la circulation tel qu'il est réglé par la loi. Le Roi fixe la portée de cette disposition pour les différentes catégories de véhicules prioritaires.

À titre exceptionnel, Il peut également autoriser, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, que certains véhicules soient reconnus comme véhicules prioritaires. » . ».

JUSTIFICATION

L'article 1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière dispose que le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière. Il convient d'insérer dans cette loi un article 1^{er}bis, prévoyant des dérogations auxdits règlements généraux pour une catégorie de véhicules, à savoir les véhicules dits « prioritaires ».

Il s'impose en effet de revoir la réglementation relative aux véhicules prioritaires, et ce, à la lumière des éléments suivants :

a) la densité croissante de la circulation, les véhicules prioritaires ayant de plus en plus de difficultés à se rendre rapidement sur les lieux des événements ;

b) l'augmentation de l'agressivité au volant, qui n'est pas de nature à faciliter la mission des services de secours ;

c) la jurisprudence qui, par suite d'une réglementation boiteuse, tourne assez souvent au désavantage des conducteurs de véhicules prioritaires. Cela est d'autant plus regrettable lorsqu'il s'agit de personnes qui exercent cette mission sur une base volontaire (par exemple, les pompiers volontaires) ;

d) la discussion récente concernant le véhicule prioritaire du premier ministre.

Les règles actuelles relatives aux véhicules prioritaires posent en effet des problèmes. La première lacune à cet égard concerne la notion de « mission urgente ». Le Code de la route permet au conducteur qui accomplit une mission urgente avec un véhicule prioritaire muni ou non d'un avertisseur sonore spécial de ne pas tenir compte - tout en respectant certaines prescriptions - de certaines autres règles, mais omet de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par « mission urgente ». Cette lacune donne lieu à une certaine confusion juridique, à des jugements prononcés au détriment de conducteurs de véhicules prioritaires et, quelquefois aussi, à des abus dans le chef des conducteurs de véhicules prioritaires, etc.

La première chose à faire est d'insérer dans la loi elle-même la définition générale de la notion de mission urgente. Nous proposons de définir ce type de mission comme suit :

1. er moet een dreigende verstoring van de openbare orde of een onmiddellijk aanwezige ernstige lichamelijke of stoffelijke schade zijn, ofwel moet zulke ernstige schade dreigen;

2. In functie daarvan wordt er ofwel preventief, ofwel hulpverlenend opgetreden, ofwel een mengeling van beide;

3. de ernst van de schade moet dusdanig zijn dat het wettelijke geregelde normale verkeersverloop niet opweegt tegen de opdracht die het prioritaire voertuig moet uitvoeren

Het is de bedoeling dat deze algemene omschrijving van de dringende opdracht in de wet de basis vormt voor een specificering in een koninklijk besluit, te nemen in overleg met de betrokken bevoegde ministers, naar de verschillende categorieën van prioritaire voertuigen.

De specifieke bepalingen die onze Noorderburen hebben gegeven aan de «dringende opdracht» voor de verschillende categorieën prioritaire voertuigen kunnen bij dit koninklijk besluit inspiratiebron en uitgangspunt zijn:

- voor de brandweer spreekt men daar van een 'dringende' opdracht bij «*het uitrukken bij brandbestrijding of hulpverlening bij onmiddellijk ernstig gevaar*».

- de Nederlandse politie voert een 'dringende opdracht' uit bij «het zich begeven naar de plaats van ernstige verstoring van de openbare orde of naar de plaats waar men vreest dat de openbare orde ernstig zal verstoord worden, de verplaatsingen bij ernstige aanrandingen van 'lijf of eerbaarheid' of de vrees daarvoor, bij dringende aanhouding van personen, bij hulpverlening waarbij redelijkerwijze mag verwacht worden dat mensenlevens onmiddellijk en ernstig bedreigd worden».

- Bij de ambulancediensten spreekt men van dringende opdracht als «het zich begeven naar de plaats van een ongeval, de spoedtransporten wanneer redelijkerwijze mag verwacht worden dat mensenlevens onmiddellijk en ernstig bedreigd worden», enz.

Bovendien bepaalt het nieuwe artikel 1bis dat wij willen invoeren dat eventuele uitzonderlijke vergunningen enkel kunnen worden gegeven op basis van een koninklijk besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad, zodat hierover de grootst mogelijke transparantie bestaat.

Uiteraard kan het niet de bedoeling zijn van een wetgevend initiatief om uitvoeringsbesluiten zelf voor te schrijven. Toch durven wij er bij de minister op aandringen :

a) het verkeersreglement zodanig aan te passen dat bij een dringende opdracht steeds tegelijkertijd het zwaailicht en het bijzondere geluidssignaal gebruikt moeten worden. Bovendien kan, zoals hoger reeds gesteld, eraan gedacht worden om prioritaire voertuigen bij het uitvoeren van een dringende opdracht bijkomend toe te laten bepaalde voorrangsregels niet na te leven e.d. Kortom: een herziening van de uitzonderingsmaatregelen voor de prioritaire voertuigen dringt zich op;

1. il faut qu'il y ait un risque imminent de perturbation de l'ordre public ou un dommage corporel ou matériel effectif et grave, ou bien qu'un tel dommage grave soit imminent ;

2. en fonction de la situation, ou bien on intervient à titre préventif, ou bien on intervient pour porter assistance, ou bien l'on fait l'un et l'autre;

3. le dommage doit être d'une telle gravité que la mission que le conducteur du véhicule prioritaire doit accomplir prime l'écoulement normal de la circulation conformément aux prescriptions légales.

Le but est que cette définition générale de la mission urgente, telle qu'elle sera inscrite dans la loi, serve de base à l'élaboration d'un arrêté royal - à prendre en concertation avec les ministres compétents concernés - spécifiant les règles applicables aux différentes catégories de véhicules prioritaires.

Cet arrêté royal pourrait s'inspirer des différentes définitions que les Néerlandais ont données de la mission urgente pour les différentes catégories de véhicules prioritaires :

- pour les pompiers, l'intervention en vue de combattre le feu ou de dispenser de l'aide en cas de danger effectif et grave constitue une mission urgente ;

- la police néerlandaise accomplit une «mission urgente» lorsqu'elle se rend aux endroits où l'ordre public est gravement perturbé ou risque de l'être, lorsqu'elle se déplace en cas d'atteinte grave à l'intégrité physique ou à l'honneur d'une ou de personnes ou lorsqu'une telle atteinte est à craindre, en cas d'arrestation urgente de personnes, en cas d'assistance dans le cadre de laquelle on peut raisonnablement s'attendre à ce que des vies humaines soient effectivement et gravement menacées.

- pour les ambulances, la mission urgente est définie comme étant le fait de se rendre sur les lieux d'un accident ou d'effectuer des transports urgents, lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que des vies humaines soient effectivement et gravement menacées, etc.

De plus, le nouvel article 1erbis que nous souhaitons insérer prévoit que les autorisations exceptionnelles éventuelles ne pourront être accordées que sur la base d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, la plus grande transparence devant en effet être prévue en l'espèce.

S'il va de soi qu'une initiative législative ne peut avoir pour objectif de prescrire des arrêtés d'exécution, nous nous permettons d'insister auprès du ministre afin qu'il fasse en sorte:

a) de modifier le règlement général sur la police de la circulation routière de manière à ce qu'il doive toujours être fait usage simultanément du feu bleu clignotant et de l'avertisseur sonore spécial pour les missions urgentes. Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, il pourrait également être envisagé de permettre, en outre, aux véhicules prioritaires en mission urgente, de ne pas observer certaines règles en matière de priorités, ou d'autres règles encore. Bref, une révision des mesures d'exception s'appliquant aux véhicules prioritaires s'impose ;

b) een technische normering in te voeren inzake geluidssterkte en tonaliteit voor het bijzonder geluidssignaal. Een uniforme regelgeving om verwarring en diversiteit in geluiden te vermijden zou de herkenbaarheid voor de andere weggebruikers vergroten (met een overgangperiode voor de installatie ervan of alleen voor de nieuwe toestellen);

c) aan de prioritaire voertuigen het recht te geven om een apparaatje te gebruiken dat de verkeerslichten automatisch beïnvloedt (waarmee sommige voertuigen van het openbaar stads- en streekvervoer reeds zijn uitgerust). Het aantal op deze wijze uitgeruste verkeerslichten zal in de toekomst immers alleen maar toenemen. Meteen kan ook overwogen worden de voertuigen die voor dringende opdrachten gebruikt kunnen worden uit te rusten met een tachograaf die het stoppen, alvorens het rode licht voorbij te rijden, bewijst (sommige ziekenwagens zijn hiermee reeds uitgerust).

d) aan de prioritaire voertuigen (bv. ambulances) het recht te geven de pechstrook van autosnelwegen te gebruiken, alhoewel dat in praktijk reeds gebeurt. Voor een goede uitoefening van hun taak moeten de hulpdiensten een overtreding begaan. Want thans is dat, op basis van het artikel 95.10 van het verkeersreglement, wel voor de politiediensten maar niet voor de ambulances en de voertuigen van de brandweer toegestaan. En wie zegt er dat op een bepaald moment zulke ambulance niet botst met een voertuig dat op de pechstrook geparkeerd staat, zodat de ambulancier zelfs het risico loopt om veroordeeld te worden?

Wij zijn ervan overtuigd dat deze regeling voor alle prioritaire voertuigen de rechtszekerheid verbetert, de werking gemakkelijker maakt en beveiligt, en globaal hun positie t.o.v. de andere weggebruikers versterkt. De andere voertuigen, die uitzonderlijk als prioritair voertuig zijn erkend participeren daaraan, maar anderzijds worden mogelijke misbruiken ook ingeperkt.

Het is inderdaad duidelijk dat de algemene definitie van «dringende opdracht» de mogelijkheden van de bij uitzondering erkende prioritaire voertuigen beperkt. Een drukke agenda of het oponthoud in een file is in geen enkel opzicht een geldig motief dat aan de bij uitzondering erkende prioritaire voertuigen het recht geeft om af te wijken van de verkeersregels of specifieke regels na te volgen. Ook deze voertuigen moeten zich schikken naar de algemene bepaling, die bovendien nog verder gespecificeerd wordt in de uitvoeringsbesluiten.

Jos ANSOMS (CD&V)

b) d'instaurer une norme technique en ce qui concerne la puissance sonore et la tonalité de l'avertisseur sonore spécial. Une réglementation uniforme permettant d'éviter la confusion et la diversification des signaux sonores concernés les rendrait en effet plus facilement identifiables pour les autres usagers de la route (étant entendu qu'il conviendrait de prévoir une période de transition pour leur installation, ou uniquement pour l'installation de nouveaux appareils);

c) d'autoriser les véhicules prioritaires à faire usage d'un dispositif (dont sont déjà équipés certains véhicules des transports publics urbains et régionaux) leur permettant de commuter automatiquement les feux lumineux. Le nombre de feux lumineux équipés de manière à pouvoir être actionnés de cette manière ne fera en effet qu'augmenter au cours des années à venir. Il pourrait également être envisagé d'équiper les véhicules, qui peuvent être utilisés pour des missions urgentes, d'un tachygraphe - dont sont déjà équipées certaines ambulances - confirmant l'arrêt de ces véhicules avant le passage aux feux rouges ;

d) d'autoriser les véhicules prioritaires (par exemple les ambulances) à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence. Si c'est déjà le cas en pratique, les services d'urgence doivent en effet enfreindre la loi pour pouvoir exercer leurs missions comme il se doit, et ce, dès lors que si l'actuel article 95.10 du règlement général sur la police de la circulation routière autorise déjà les services de police à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence, il n'y autorise ni les ambulances, ni les véhicules des services de lutte contre l'incendie. Or, il n'est pas impossible qu'une ambulance emboutisse, un jour ou l'autre, un véhicule immobilisé sur la bande d'arrêt d'urgence, et que les ambulanciers concernés soient condamnés.

Nous sommes convaincus que cette réglementation améliorera la sécurité juridique pour tous les véhicules prioritaires ; qu'elle permettra en outre de mieux les utiliser et d'en faire un usage plus sûr ; et qu'elle renforcera enfin leur position par rapport aux autres usagers de la route. Les autres véhicules pouvant exceptionnellement être reconnus comme prioritaires y sont également associés, les risques d'abus étant, par ailleurs, limités.

En effet, il va de soi que la définition générale des termes «mission urgente» limite les possibilités d'emploi des véhicules exceptionnellement reconnus comme prioritaires. On soulignera en outre qu'un emploi du temps chargé, ou le fait d'être immobilisé dans un bouchon, ne constitue, en aucun cas, un motif valable permettant aux véhicules exceptionnellement reconnus comme prioritaires de déroger aux règles de circulation ou de suivre des règles qui leur seraient propres. Ces véhicules doivent, eux aussi, se conformer aux dispositions générales précisées, par ailleurs, dans les arrêtés d'exécution.

Nr. 2 VAN MEVROUW BREPOELS

Art. 4

In de voorgestelde tekst van artikel 3, § 2 weglaten.

VERANTWOORDING

Gezien het toezicht vervalft van de federale ministers op aanvullende reglementen bedoeld in artikel 2, wordt voorgesteld ook het federale toezicht af te schaffen op bijkomende reglementen bedoeld in artikel 3, § 2. De procedure is te zwaar en te lang en ze valt sowieso onder het gewone toezicht van de gewesten die het mobiliteitsbeheer samen met de gemeenten trachten op te zetten.

Frieda BREPOELS (VU-ID)

Nr. 3 VAN MEVROUW COENEN c.s.

Art. 8

Dit artikel vervangen door wat volgt:

«Art.8. — In artikel 29ter van dezelfde gecoördineerde wetten, gewijzigd bij de wetten van 4 augustus 1996 en 26 juni 2000, worden de woorden «met geldboete van 200 frank tot 2.000 frank» vervangen door de woorden «met geldboete van 200 euro tot 4.000 euro».».

VERANTWOORDING

Het is de bedoeling om, naast de omzetting in euro, te zorgen voor de daadwerkelijke naleving van de verplichting de identiteit van de overtreder vrij te geven. In de praktijk doen rechtspersonen dat immers niet altijd. Soms kan de chauffeur die een overtreding heeft begaan, er de voorkeur aan geven de straf op de rechtspersoon af te wentelen, veeleer dan zelf het risico te lopen op een geldboete of op een rijverbod. Teneinde aan die praktijken paal en perk te stellen, wordt een verhoging voorgesteld van de geldboete die rechtspersonen kunnen krijgen indien zij de in artikel 67ter bedoelde verplichting niet naleven.

N° 2 DE MME BREPOELS

Art. 4

Dans l'article 3, proposé, supprimer le § 2.

JUSTIFICATION

Étant donné que les règlements complémentaires visés à l'article 2 sont soumis à la tutelle du ministre fédéral, il est proposé de supprimer également la tutelle fédérale sur les règlements complémentaires visés à l'article 3, § 2 (il s'agit d'une procédure trop lourde et trop longue, étant donné que les règlements complémentaires sont de toute façon soumis à la tutelle ordinaire des Régions qui tentent, conjointement avec les communes, d'élaborer une politique de gestion de la mobilité).

N° 3 DE MME COENEN ET CONSORTS

Art. 8

Remplacer cet article comme suit :

«Art. 8. — A l'article 29ter des mêmes lois coordonnées, modifiées par la loi du 4 août 1996, les mots «d'une amende de 200 francs à 2000 francs» sont remplacés par les mots «d'une amende de 200 EUR à 4000 EUR».

JUSTIFICATION

Il s'agit à côté de la conversion en EUR, d'encourager l'obligation de fournir l'identité du contrevenant. En effet, l'obligation de fournir l'identité du contrevenant par la personne morale n'est pas toujours respectée dans la pratique. Dans certaines situations le conducteur en infraction peut préférer faire porter l'amende sur la personne morale plutôt que de risquer lui-même une amende ou une déchéance du droit de conduire. Afin de lutter contre ces pratiques, il est proposé d'augmenter l'amende dont sont susceptibles d'être frappées les personnes morales en cas de non-respect de l'obligation mentionnée à l'article 67ter.

Marie-Thérèse COENEN (ECOLO/AGALEV)
Liliane DE COCK (AGALEV/ECOLO)
Daan SCHALCK (SP)
Jean DEPRETER (PS)
Daniel BACQUELAINE (MR)

Nr. 4 VAN MEVROUW COENEN c.s.

Art. 31

In het voorgestelde artikel 65ter, § 6, tweede lid, de woorden «en zij geschiedt op beslissing van de ontvanger» **vervangen door de woorden** «en van de eventuele kosten. De oplegging wordt beëindigd op verzoek van de ontvanger der domeinen en de ontvanger van de penale boeten.».

VERANTWOORDING

De oplegging van het voertuig kan kosten met zich brengen. Het is logisch dat de overtreder die draagt.

Nr. 5 VAN DE MEVROUW COENEN c.s.

Art. 41bis (nieuw)

In Hoofdstuk VII een artikel 41bis invoegen, luidend als volgt :

«Art. 41bis.— In artikel 138 van het Wetboek van strafvordering wordt het punt 6° bis vervangen door de volgende bepaling :

«6°bis. Van de wanbedrijven omschreven in de artikelen 418 tot 420bis van het Strafwetboek, wanneer de doding, de slagen of verwondingen het gevolg zijn van een verkeersongeval.».

VERANTWOORDING

Het wetsontwerp stelt voor dat specifiek rekening wordt gehouden met de slagen en verwondingen en met de onvrijwillige dodingen in het kader van een verkeersongeval. Het voegt aldus twee nieuwe bepalingen toe aan het Strafwetboek. Die wijziging vereist de aanpassing van het punt 6° bis van artikel 138 van het Wetboek van strafvordering, waarin de bevoegdheid van de politierechtbanken wordt gepreciseerd. Zelfs indien de regels van de samenhang kunnen spelen, is het zaak ervoor te zorgen dat de bevoegdheden van de politierechtbank inzake verkeer een logisch geheel vormen. Aangezien de politierechtbank reeds bevoegd was voor de ongevallen die letsels hebben veroorzaakt zoals bedoeld in de artikelen 418 tot 420 van het Strafwetboek, is het logisch dat ze ook bevoegd wordt verklaard voor de feiten bedoeld in de artikelen 419bis en 420bis van het Strafwetboek.

N° 4 DE MME COENEN ET CONSORTS

Art. 31

A l'article 65ter proposé, au § 6, deuxième alinéa, remplacer les mots «et se fait sur décision du receveur.» **par les mots** «et des frais éventuels. Il est mis fin à l'immobilisation à la demande du receveur des domaines et amendes pénales.».

JUSTIFICATION

L'immobilisation du véhicule peut entraîner des frais éventuels dont il apparaît logique qu'ils soient assumés par la personne en infraction.

N° 5 DE MME COENEN ET CONSORTS

Art. 41bis (nouveau)

Au Chapitre VII, insérer un article 41bis, libellé comme suit :

«Art. 41bis. — Dans l'article 138 du Code d'instruction criminelle, le point 6° bis est remplacé comme suit:

«6°bis. des délits prévus aux articles 418 à 420bis du Code pénal, lorsque l'homicide, les coups ou blessures résultent d'un accident de la circulation.».

JUSTIFICATION

Le projet de loi propose que soient pris en compte de façon spécifique les coups et blessures ainsi que les homicides involontaires dans le cadre d'un accident de la circulation routière. Il ajoute ainsi deux nouvelles dispositions au Code pénal. Cette modification nécessite que soit revu le point 6° bis de l'article 138 du Code d'instruction criminelle qui précise la compétence des tribunaux de police. Même si les règles de connexité peuvent jouer, il s'agit de veiller à la cohérence des compétences du tribunal de police en matière de roulage. Dans la mesure où celui-ci était déjà compétent pour traiter les cas d'accidents ayant entraîné des lésions telles que visées aux articles 418 à 420 du Code pénal, il est logique de la rendre compétent pour connaître les faits visés aux nouveaux articles 419bis et 420bis du Code pénal.

Marie-Thérèse COENEN (ECOLO/AGALEV)
Liliane DE COCK (AGALEV/ECOLO)
Daan SCHALCK (SP)
Jean DEPRETER (PS)
Daniel BACQUELAINE (MR)
Hugo PHILTJENS (VLD)

Nr. 6 VAN DE HEER VAN CAMPENHOUT c.s.

Art. 31

In het voorgestelde artikel 65bis, § 1, het laatste lid aanvullen als volgt :

«met uitzondering evenwel van de mogelijkheid voor de procureur des Konings in geval van overtreding bedoeld in artikel 29, § 1, eerste lid, de overtreder rechtstreeks te dagvaarden voor de politierechtbank met het oog op het bekomen van een verval van het recht tot sturen, zoals bedoeld in artikel 38 van deze wet.».

VERANTWOORDING

Bij zeer zware overtredingen biedt de wetgever de kans het verval van het recht tot sturen uit te spreken zonder de administratieve afhandeling in het gedrang te brengen. De procureur des Konings kan op die wijze, los van de procedure van het bevel tot betaling, oordelen om een dagvaarding aan te gaan. Gezien beide sancties los van elkaar staan en door twee afzonderlijke instanties worden opgelegd, is er geen bezwaar tegen een dubbele procedure.

Ludo VAN CAMPENHOUT (VLD)
Daan SCHALCK (SP)
Liliane DE COCK (AGALEV)
Marie-Thérèse COENEN (ECOLO)
Jean DEPRETER (PS)
Daniel BACQUELAINE (MR)

Nr. 7 VAN MEVROUW BREPOELS

Art. 4

In het voorgestelde artikel 3, § 1, de woorden «ieder wat hem betreft» vervangen door de woorden «ieder wat hun bevoegdheid betreft».

VERANTWOORDING

Correcte Nederlandse tekst.

Nr. 8 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

Art. 3

Dit artikel vervangen als volgt:

«Art. 3. — Artikel 2bis van dezelfde gecoördineerde wetten wordt opgeheven evenals de verwijzing ernaar in de artikelen 12 en 17 van dezelfde gecoördineerde wetten.».

N° 6 DE M. CAMPENHOUT ET CONSORTS

Art. 31

Dans l'article 65bis, § 1^{er}, proposé, compléter le dernier alinéa comme suit :

« , sans préjudice toutefois de la possibilité pour le procureur du Roi, en cas d'infraction visée à l'article 29, § 1^{er}, de citer directement l'auteur de l'infraction devant le tribunal de police en vue d'obtenir la déchéance du droit de conduire, ainsi qu'il est prévu à l'article 38. ».

JUSTIFICATION

En cas d'infractions très graves, le législateur permet de prononcer la déchéance du droit de conduire sans compromettre la procédure administrative. Ainsi, le procureur du Roi peut décider de recourir ou non à une citation, indépendamment de la procédure relative à l'ordre de paiement. Étant donné que les deux sanctions sont distinctes l'une de l'autre et qu'elles sont infligées par des instances différentes, rien ne s'oppose à une double procédure.

N° 7 DE MME BREPOELS

Art. 4

Dans l'article 3, § 1^{er}, proposé, remplacer les mots « arrête chacun» par les mots « arrêtent, chacun en ce qui concerne ses attributions, ».

JUSTIFICATION

Amélioration du texte.

N° 8 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

Art. 3

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art.3. — L'article 2bis des mêmes lois coordonnées est abrogé et les références à cet article, figurant aux articles 12 et 17 des mêmes lois coordonnées, sont supprimées. ».

VERANTWOORDING

Indien men een artikel uit een wet schrapt, is het vanzelfsprekend dat men ook elke verwijzing naar dat opgeheven artikel in diezelfde wet ook schrapt. Bovenstaand element werkt de slordigheid van de wettekst van het regeeringsontwerp op dit punt weg.

Nr. 9 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

Art. 4

In het voorgestelde artikel 3, §1, 2°, het woord «vervoer» vervangen door het woord «verkeer».

VERANTWOORDING

Volgens het wetsontwerp moet de minister van Landsverdediging de aanvullende reglementen goedkeuren voor de militaire wegen, voorzover die openstaan voor het openbaar vervoer. Dit is een fout. Het gaat om militaire wegen die openstaan voor het openbaar verkeer, d.w.z. alle vormen van wegverkeer op wegen die toegankelijk zijn voor het publiek (in tegenstelling tot «privaat verkeer» waar alleen de eigenaar van de weg gebruik maakt van de weg en waar het publiek geen toegang heeft).

Indien men desgevallend deze bevoegdheid zou beperken tot militaire wegen die openstaan voor het openbaar vervoer, wie zal dan de aanvullende reglementen maken voor militaire wegen waar ook auto's door mogen? Militaire wegen die wel openstaan voor het openbaar vervoer, maar niet voor het autoverkeer zijn ons overigens niet bekend.

Overigens, ook het bestaande artikel 3 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer spreekt van «militaire wegen die openstaan voor het openbaar verkeer».

Nr. 10 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

Art. 4bis (*nieuw*)**Een artikel 4bis invoegen, luidend als volgt:**

«Art. 4bis. — Artikel 7 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen als volgt:

«Art. 7. — § 1. De in artikel 2 bedoelde aanvullende reglementen worden uiterlijk 15 dagen na de goedkeuring door de gemeenteraad, ter informatie aan de aangrenzende gemeenten overgezonden.

§ 2. Tegen de aanvullende reglementen bedoeld in artikel 2 kunnen de aangrenzende gemeenten binnen een termijn van 30 dagen na ontvangst van het aanvul-

JUSTIFICATION

Lorsqu'un article est abrogé, il va de soi que toute référence à cet article doit également être supprimée. Le présent amendement vise à remédier au manque de rigueur du texte du projet de loi sur ce point.

N° 9 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

Art. 4

Dans l'article 3, § 1^{er}, 2°, proposé, remplacer les mots « au transport en commun » par les mots « à la circulation publique ».

JUSTIFICATION

Selon le projet de loi, le ministre de la Défense doit arrêter les règlements complémentaires qui ont trait aux voies militaires, pour autant qu'elles soient ouvertes au « transport en commun ». Cette formulation est incorrecte. Il s'agit en effet de voies qui sont ouvertes à la « circulation publique », c'est-à-dire toutes les formes de circulation routière sur les voies qui sont accessibles au public (par opposition à la « circulation privée », où seul le propriétaire de la voie peut utiliser celle-ci, le public n'y ayant pas accès).

Si cette compétence était limitée aux voies militaires ouvertes au transport en commun, qui arrêterait les règlements complémentaires qui ont trait aux voies militaires auxquelles les voitures ont également accès? Nous n'avons d'ailleurs pas connaissance de voies militaires qui seraient ouvertes au transport en commun, mais non à la circulation automobile.

En outre, l'actuel article 3 des lois relatives à la police de la circulation routière parle également de « routes militaires ouvertes à la circulation publique ».

N° 10 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

Art. 4bis (*nouveau*)**Insérer un article 4bis, libellé comme suit :**

« Art. 4bis. — L'article 7 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 7 — § 1^{er}. Les règlements complémentaires visés à l'article 2 sont transmis, pour information, aux communes limitrophes au plus tard quinze jours après leur adoption par le conseil communal.

§ 2. Les communes limitrophes peuvent, dans les trente jours de la réception du règlement complémentaire, introduire, contre les règlements complémentaires,

lend reglement, een gemotiveerd bezwaar indienen bij de provinciegouverneur. Indien er geen bezwaar wordt ingediend, is het goedgekeurde reglement van kracht.

Indien een bezwaar wordt ingediend, organiseert de gouverneur hierover binnen dertig dagen na ontvangst van het bezwaarschrift een overleg met de betrokken gemeenten.

Indien de betrokken gemeenten tijdens dit overleg geen overeenstemming over deze aanvullende reglementen bereiken, is het aanvullende reglement nietig.».».

VERANTWOORDING.

Artikel 7 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer heeft het over de oprichting van raadgevende commissies die de minister advies geven over het verkeer en het stationeren van voertuigen in groepen van gemeenten. De bedoeling van de wetgever was toen om verkeersproblemen, die gemeenschappelijk waren voor sommige aan elkaar grenzende gemeenten, op te lossen. Inderdaad : in sommige omstandigheden kunnen aanvullende reglementen, vastgesteld in de ene gemeente de verkeerssituatie in naburige gemeenten beïnvloeden, zoals bv. een verbod voor bepaalde voertuigen om bepaalde wegen te volgen (waardoor de verkeersoverlast naar een naburige gemeente wordt geleid), of een parkeerverbod voor zware voertuigen op gans het grondgebied van de gemeente (waardoor andere gemeenten de last te dragen krijgen), of een verschillend regime op eenzelfde weg die twee gemeenten verbindt, enz.

Dit artikel heeft in werkelijkheid nooit gefunctioneerd. In de loop van de geschiedenis zijn er enkele zeldzame van zulke commissies opgericht (KB van 25 oktober 1965). Maar in werkelijkheid werd het KB van 25 oktober 1965 niet aangepast na de fusies van gemeenten in 1976, zodat in bepaalde steden de raadgevende commissies niet meer rechtsgeldig kunnen beslissen. Reeds in een nota van 17 mei 1991 stelde de Vereniging van Belgische Steden en gemeenten daarom voor om in alle geval het koninklijk besluit op te heffen.

Wij stellen voor om de tekst van het artikel te schrappen, en te vervangen door een andere tekst. Indien bepaalde gemeentelijke aanvullende reglementen problemen zouden veroorzaken in naburige gemeenten, dan wordt de arbitrage daarvoor bij het provinciebestuur gelegd. Voor de 19 Brusselse gemeenten wordt deze provinciale overlegprocedure krachtens de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen uitgeoefend door het Brussels Gewest. Indien het overleg, georganiseerd door de gouverneur geen resultaat oplevert binnen de vastgestelde termijn, dan is het aanvullende reglement niet geldig. Dit laatste om te stimuleren dat verkeersproblemen die het gemeentelijke niveau overschrijden, ook door overleg tussen de gemeenten worden opgelost.

res visés à l'article 2, une réclamation motivée auprès du gouverneur de province. Si aucune réclamation n'est introduite, le règlement adopté entre en vigueur.

Si une réclamation est introduite, le gouverneur organise, à ce sujet, dans les trente jours de la réception de la réclamation, une concertation avec les communes concernées.

Si, au cours de cette concertation, les communes concernées ne parviennent pas à un accord sur les règlements complémentaires concernés, le règlement complémentaire est déclaré nul.».».

JUSTIFICATION

L'article 7 de la loi relative à la police de la circulation routière évoque la création de commissions consultatives chargées de donner des avis au ministre sur la circulation et le stationnement des véhicules dans des ensembles de communes. L'objectif du législateur était, à l'époque, de résoudre des problèmes de circulation communs à certaines communes limitrophes. En effet, dans certains cas, des règlements complémentaires arrêtés par une commune peuvent avoir une influence sur la circulation et le stationnement dans les communes voisines. C'est ainsi que l'interdiction faite à une catégorie de véhicules d'emprunter certaines voies d'une commune peut entraîner un déplacement du trafic concerné vers une commune voisine. Interdire aux poids lourds de stationner sur l'ensemble du territoire d'une commune (et déplacer ainsi le problème vers d'autres communes) et appliquer des règles de circulation différentes à une voie qui relie deux communes sont d'autres exemples illustrant cette réalité.

En réalité, cet article n'a jamais fonctionné. Si quelques rares commissions de ce type ont été créées au fil des ans (arrêté royal du 25 octobre 1965), en réalité l'arrêté royal du 25 octobre 1965 n'a pas été adapté après la fusion des communes de 1976, de sorte que, dans certaines villes, les commissions consultatives ne peuvent plus délibérer valablement. C'est pourquoi l'Union des Villes et Communes belges proposait déjà, dans sa note du 17 mai 1991, d'abroger en tout état de cause cet arrêté royal.

Nous proposons dès lors de supprimer cet article et de le remplacer par une autre disposition. Si certains règlements complémentaires communaux créent des problèmes dans des communes voisines, c'est l'administration provinciale qui est chargée d'arbitrer le différend qui oppose les communes concernées en organisant une concertation provinciale. En ce qui concerne les 19 communes bruxelloises, cette procédure de concertation provinciale serait exercée par la Région de Bruxelles-Capitale, conformément à la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises. Si cette concertation, organisée par le gouverneur, n'aboutit à aucun résultat dans le délai imparti, le règlement complémentaire est déclaré nul, et ce, afin de faire en sorte que les problèmes de circulation qui dépassent le niveau communal soient également résolus par le biais d'une concertation intercommunale.

Nr. 11 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 4ter (nieuw)

Een artikel 4ter invoegen, luidend als volgt:

«Art. 4ter. — Artikel 9 van dezelfde gecoördineerde wetten, wordt gewijzigd als volgt:

a) de huidige tekst van artikel 9 wordt § 1;

b) het artikel wordt aangevuld met een §2, luidend als volgt:

«§ 2. De burgemeesters kunnen recreatieve manifestaties met motorvoertuigen, voorzover daarbij gebruik wordt gemaakt van de openbare weg of een openbare plaats, afhankelijk maken van een vergunning waarvan de voorwaarden door de Koning worden vastgesteld.».

VERANTWOORDING

In bepaalde regio's (vooral West-Vlaanderen, en in mindere mate ook Limburg) worden er door motorclubs, of amateurs van vrachtwagens enz.,... ongevraagd en onverwacht lange karavans gevormd, soms met een goed doel, meestal puur recreatief.

Deze manifestaties vallen niet onder de sportwedstrijden, en vallen dus niet onder de vergunningen voor sportwedstrijden. Maar anderzijds zijn zulke manifestaties een nogal grondige storing van de doorstroming van het verkeer, en bovendien zijn ze ook niet altijd zonder risico's. Dus is er behoefte aan een regelgeving vanwege de overheid. Soms treden er deelnemers zelf op om het verkeer stil te leggen of zelfs te regelen, terwijl zij die bevoegdheid niet hebben.

De gouverneur van West-Vlaanderen is in alle geval vragende partij om hiervoor een wettelijke regeling te krijgen.

Vermits het hier niet gaat om sportwedstrijden maar wel om recreatieve manifestaties, wensen wij daarom het artikel 9 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer aan te vullen met een regeling waarbij het houden van zulke manifestaties afhankelijk worden gesteld van een vergunning vanwege de burgemeester, op basis van voorwaarden die door de Koning worden bepaald.

Meteen kan er ook worden opgetreden indien zich eventuele modetrends voordoen die niet onder sportwedstrijden vallen, maar die wel de openbare orde en de veiligheid op de weg en op openbare plaatsen van het gemeentelijke grondgebied kunnen verstoren.

N° 11 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 4ter (nouveau)

Insérer un article 4ter, libellé comme suit :

« Art. 4ter. — À l'article 9 des mêmes lois coordonnées sont apportées les modifications suivantes :

a) Le texte actuel de l'article 9 devient le § 1^{er} ;

b) L'article est complété par un § 2, libellé comme suit :

« § 2. Les bourgmestres peuvent subordonner l'organisation de manifestations récréatives impliquant des véhicules à moteur et ayant lieu sur la voie publique ou dans un lieu public, à la délivrance d'une autorisation dont les conditions d'obtention sont fixées par le Roi. ».

JUSTIFICATION

Dans certaines régions (surtout en Flandre occidentale, et, dans une moindre mesure, aussi au Limbourg), des moto clubs ou des amateurs de poids lourds, etc. forment librement et à l'improviste de longues caravanes, quelquefois pour une bonne cause, le plus souvent dans un but purement récréatif.

Ces manifestations ne sont pas considérées comme des compétitions sportives et ne sont donc pas subordonnées à la délivrance d'autorisations. Mais de telles manifestations perturbent assez considérablement la circulation et ne sont en outre pas toujours exemptes de risques. Il s'indique dès lors de légiférer en la matière. Il arrive que des participants arrêtent eux-mêmes la circulation voire la règlent, alors qu'ils n'ont aucune compétence en la matière.

Le gouverneur de Flandre occidentale demande en tout cas que ces manifestations fassent l'objet d'une réglementation.

Comme il ne s'agit pas, en l'occurrence, de compétitions sportives, mais de manifestations récréatives, nous souhaitons compléter l'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière par une disposition prévoyant que l'organisation de telles manifestations est subordonnée à la délivrance d'une autorisation par le bourgmestre, sur la base de conditions fixées par le Roi.

Une telle disposition permettrait aussi d'intervenir au cas où se manifesteraient de nouvelles tendances qui ne peuvent être assimilées à des compétitions sportives, mais qui sont susceptibles de perturber l'ordre public et la sécurité sur la voie publique et en des lieux publics du territoire de la commune.

Nr. 12 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**Art. 4^{quater} (nieuw)**Een artikel 4^{quater} invoegen , luidend als volgt:**

«Art. 4^{quater}. — Artikel 23 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met een §4, luidend als volgt:

«§ 4. De Koning kan maximumtarieven bepalen voor de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rij scholen en de instellingen als bedoeld in artikel 23bis.».

VERANTWOORDING

Dit amendement is één van de elementen om de rijopleiding in de rij scholen betaalbaar te houden.

Nr. 13 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 5

De voorgestelde tekst van het nieuwe artikel 23bis aanvullen met drie nieuwe leden, luidend als volgt:

«De Koning bepaalt de beperkende regels, die gelden tijdens een opvolgingsperiode van twee kalenderjaren, welke aanvangt op de datum van het behalen van het rijbewijs.

Indien het rijbewijs van de bestuurder tijdens deze periode wordt ingetrokken of indien hij tijdens deze periode veroordeeld wordt tot gevangenisstraf en/of verval van het recht op sturen wordt deze periode verlengd met de duur van de intrekking, van de gevangenisstraf en/of het verval.

Het rijbewijs van de bestuurder die op het einde van de opvolgingsperiode de bijscholing niet heeft gevolgd, is op het ogenblik dat het bewijs wordt geleverd dat aan deze verplichtingen werd voldaan, uitsluitend geldig voor het volgen van de bijscholing.».

VERANTWOORDING

Een niet te onderschatten factor van verkeers(on)veiligheid is de rijvaardigheid (of het gebrek daaraan) bij de jonge bestuurders. De leeftijdsgroep van jongeren van 18 tot 24 jaar vertegenwoordigt 11 % van de autorijdende bevolking, maar in 1998 was het aandeel van deze bevolkingsgroep in de totaliteit van de overleden autobestuurders niet minder dan 23 %, tegenover 24 % bij de zwaargewonde bestuurders En dat is geen specifiek verschijnsel voor ons land : overal in Europa nemen

N° 12 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**Art. 4^{quater} (nouveau)**Insérer un article 4^{quater}, libellé comme suit :**

« Art. 4^{quater}. – « L'article 23 des mêmes lois coordonnées est complété par un § 4, libellé comme suit :

«§ 4. Le Roi peut fixer des tarifs maximums pour la formation à la conduite et les cours de perfectionnement dispensés dans les écoles de conduite agréées et les établissements visés à l'article 23bis.»

JUSTIFICATION

Le présent amendement contient une des mesures destinées à maintenir dans des limites raisonnables le coût de la formation à la conduite dans les écoles de conduite.

N° 13 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 5

Compléter l'article 23bis proposé par trois nouveaux alinéas, libellés comme suit :

« Le Roi arrête les règles restrictives applicables au cours de la période de suivi de deux années civiles qui prend cours le jour de l'obtention du permis de conduire.

Si le permis de conduire du conducteur est retiré pendant cette période ou que le conducteur est condamné pendant cette période à une peine d'emprisonnement et/ou est déchu du droit de conduire, cette période est prorogée de la durée du retrait, de la peine d'emprisonnement et/ou de la déchéance.

Le permis de conduire du conducteur qui, au terme de la période de suivi, n'a pas suivi les cours de perfectionnement, ne peut être utilisé valablement que pour suivre lesdits cours de perfectionnement, tant qu'il n'est pas établi qu'il a été satisfait à ces obligations. ».

JUSTIFICATION

Un facteur non négligeable de sécurité (ou d'insécurité) routière est l'aptitude (ou l'inaptitude) à la conduite des jeunes conducteurs. Alors que les jeunes de 18 à 24 ans représentent 11% des automobilistes, 23% des automobilistes décédés et 24% des automobilistes grièvement blessés appartenaient, en 1998, à ce groupe de la population . Ce phénomène n'est pas propre à notre pays : la même tendance, peut-être un peu moins marquée, s'observe partout en Europe. Les spécialistes de la

we dezelfde tendens, zij het misschien wat minder uitgesproken, waar. Verkeersdeskundigen stellen in dat verband dat jongeren grotere risico's nemen (bv. snelheid en alcohol), terwijl ze nog een gebrek aan rijervaring hebben. Bovendien zitten zij in een periode waarin zij grote risico's accepteren, zichzelf overschatten en nog vol drang zitten tot experimenteren.

Opmerkelijk is bovendien dat in dezelfde leeftijdscategorie ook het aantal dode en zwaargewonde passagiers zeer hoog ligt : terwijl zij slechts 8 % uitmaken van de totale bevolking, vertegenwoordigden zij in 2000 toch 27 % van het totaal aantal dode en 25 % van het totaal aantal zwaargewonde passagiers. De verklaring hiervoor is dat deze passagiers zeer veel meerijden met hun leeftijdsgenoten, bv. in het uitgaansleven. Zij zijn dus veelal het slachtoffer van de risico's en de onervarenheid achter het stuur van hun leeftijdsgenoten.

Op deze statistische gegevens willen wij een element van antwoord geven door de rijopleiding te hervormen. Daarom wensen wij in de wet volgende elementen in te voeren :

1° Er wordt na het behalen van het rijbewijs een opvolgingsperiode van twee jaar ingevoerd na het behalen van het rijbewijs. Tijdens deze periode gelden een aantal beperkingen, die bij koninklijk besluit opgelegd kunnen worden. Wij denken bv. in dat verband aan beperkingen inzake het aantal passagiers dat vervoerd mag worden. De hierboven vermelde statistieken betreffende het aantal doden en zwaargewonde jonge passagiers tussen 18 en 24 jaar zijn één groot pleidooi om zulke beperking in te voeren. Verder zou er eventueel gedacht kunnen worden aan een rijverbod tijdens deze opvolgingsperiode gedurende de weekendnachten enz. Zulke aanpak laat zich verantwoorden door het inzicht van verkeersveiligheidsdeskundigen dat het gebrek aan rijervaring de cocktail van alcohol, vermoeidheid, zelfoverschatting en overdreven snelheid het autogebruik door nieuwe bestuurders nog een stuk gevaarlijker maakt. Tenslotte is ook een verlaging van het maximum toegelaten alcoholpromille tijdens deze opvolgingsperiode het overwegen waard. Zulke verlaging is trouwens een aanbeveling van de Staten-generaal van de verkeersveiligheid.

Tenslotte hebben wij in dit amendement ook bepaald dat de opvolgingsperiode wordt verlengd, indien het rijbewijs van de bestuurder wordt ingetrokken of indien hij veroordeeld wordt tot een verval van het recht op sturen. In een ander amendement wordt inderdaad het selectieve verval van het recht op sturen (alleen maar tijdens weekends of feestdagen), zoals het artikel 19 van het wetsontwerp voorziet, ongedaan gemaakt.

Jos ANSOMS (CD&V)
Jo VAN EETVELT (CD&V)

circulation routière estiment à cet égard que les jeunes prennent davantage de risques (par exemple, vitesse et alcool), alors qu'ils manquent encore d'expérience de conduite. En outre, ils se trouvent dans une période de leur vie au cours de laquelle ils acceptent de prendre de plus grands risques, ils se surestiment et ont encore un ardent désir d'expérimenter.

Il est en outre frappant de constater que le nombre de passagers décédés ou gravement blessés est également très élevé pour cette catégorie d'âge : en 2000, 27% des passagers décédés et 25% des passagers gravement blessés appartenaient en effet à cette catégorie d'âge, alors que celle-ci ne représente que 8% de la population active. La raison en est que ces passagers accompagnent très souvent leurs camarades du même âge, par exemple dans les sorties. Ils sont donc souvent les victimes des risques pris par leurs camarades, inexpérimentés, derrière le volant.

Nous entendons apporter un élément de réponse à ces statistiques en réformant la formation à la conduite. Nous proposons dès lors d'insérer les éléments suivants dans la loi :

1. Une période de suivi de deux ans est instaurée après l'obtention du permis de conduire. Au cours de cette période, le jeune conducteur sera soumis à certaines restrictions, qui pourront être imposées par arrêté royal. Nous songeons à cet égard, par exemple, à des restrictions concernant le nombre de passagers pouvant être transportés. Les statistiques précitées relatives au nombre de passagers entre 18 et 24 ans qui ont trouvé la mort ou ont été gravement blessés dans un accident de roulage plaident incontestablement pour l'instauration d'une telle restriction. On pourrait également envisager éventuellement une interdiction de conduire, au cours de cette période de suivi, pendant les nuits de week-end. Une telle mesure trouve sa justification dans la constatation à laquelle sont arrivés des spécialistes de la sécurité routière, à savoir que le manque d'expérience de conduite rend encore plus explosif le cocktail alcool/fatigue/surestimation de soi et vitesse excessive. Enfin, on pourrait également envisager de réduire le taux d'alcool maximum autorisé pendant cette période de suivi. Une telle réduction a d'ailleurs été recommandée par les États généraux de la sécurité routière.

Enfin, le présent amendement prévoit également une prolongation de la période de suivi lorsque le conducteur s'est vu retirer son permis de conduire ou a été condamné à une déchéance du droit de conduire. Un amendement distinct tend en effet à supprimer la déchéance sélective du droit de conduire (qui s'appliquerait uniquement les week-ends et jours fériés), prévue à l'article 19 du projet de loi.

Nr. 14 VAN MEVROUW **BREPOELS**

Art. 4bis (nieuw)

Een artikel 4bis invoegen, luidend als volgt :

«Art. 4bis. — Artikel 7 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt opgeheven.»

VERANTWOORDING

De raadgevende commissies voor groepen van gemeenten hebben geen enkele opdracht meer op het ogenblik dat het aankomende federale toezicht vervalt.

Frieda BREPOELS (VU-ID)

Nr. 15 VAN DE HEER **SMETS**

Art. 2

In het ontworpen artikel 2, de woorden «van dit besluit» vervangen door de woorden «van deze gecoördineerde wetten».

VERANTWOORDING

Dit artikel strekt ertoe het wetsontwerp juridisch te doen aansluiten bij het bestaande wettelijk kader.

Nr. 16 VAN DE HEER **SMETS**

Art. 3

Dit artikel aanvullen als volgt :

«alsmede de verwijzingen naar dit artikel in de artikelen 12 en 17 van deze gecoördineerde wetten.»

VERANTWOORDING

Als het de bedoeling is artikel 2bis op te heffen, moeten in de wetteksten ook alle verwijzingen naar dat artikel worden geschrapt.

Nr. 17 VAN DE HEER **SMETS**

Art. 5

In het ontworpen artikel 23bis, het eerste lid aanvullen als volgt:

«De Koning bepaalt de maximumkostprijs van de verplichte voortgezette rijopleiding.»

N° 14 DE MME **BREPOELS**

Art. 4bis (nouveau)

Insérer un article 4bis, libellé comme suit :

« Art. 4bis. — L'article 7 des mêmes lois coordonnées est abrogé. »

JUSTIFICATION

Les commissions consultatives créées pour des ensembles de communes n'ont plus aucune mission à remplir dès lors que la tutelle fédérale supplémentaire est supprimée.

N° 15 DE M. **SMETS**

Art. 2

Dans le texte proposé de l'article 2, remplacer les mots «du présent arrêté» par les mots «des présentes lois coordonnées».

JUSTIFICATION

Cet article vise à assurer la cohérence juridique du projet de loi par rapport au cadre légal existant.

N° 16 DE M. **SMETS**

Art. 3

Compléter cet article comme suit :

«ainsi que les références à cet article aux articles 12 et 17 des présentes lois coordonnées.»

JUSTIFICATION

Il convient, si l'intention politique est d'abroger la disposition 2bis, d'abroger dans les textes légaux toute référence à cet article.

N° 17 DE M. **SMETS**

Art. 5

A l'article 23bis proposé, compléter l'alinéa premier comme suit :

«Le Roi définit le coût maximal des cours obligatoires de perfectionnement à la conduite.»

VERANTWOORDING

Aan de voorgezette rijopleiding, die verplicht gemaakt wordt onder de door de Koning bepaalde voorwaarden, behoort een redelijk prijskaartje te worden verbonden voor de mensen die zo'n opleiding moeten volgen. Dat die maximumprijs bij koninklijk wordt bepaald kan een garantie zijn voor de toegankelijkheid van de opleiding.

Nr. 18 VAN DE HEER SMETS

Art. 4bis (nieuw)

Een artikel 4bis invoegen, dat luidt als volgt:

«Art. 4bis. — Artikel 2, § 1, 2°, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer wordt aangevuld met de woorden «alsmede de maximumkostprijs van de opleiding.»».

VERANTWOODING

De lessen die aan de rijopleiding voorafgaan moeten voor meer mensen toegankelijk worden. Die drempelverlaging kan er komen als de Koning in overleg met de sector bepaalt hoeveel die rijopleiding maximaal mag kosten.

Nr. 19 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

Art. 43bis (nieuw)

Een artikel 43bis invoegen, luidend als volgt:

«Art. 43bis. — Tabel A, XXV van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 (IV) tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven wordt aangevuld met twee nieuwe leden, luidend als volgt:

«De rijopleiding en de bijscholing als bedoeld in de artikelen 23 en 23bis van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, alsmede voor de onkosten van de examens voor het behalen van het rijbewijs.

De maatregel geldt tevens voor bijscholing die vrijwillig wordt gevolgd door bezitters van een rijbewijs.».

VERANTWOORDING

De vermindering van de BTW-aanslagvoet op de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rij scholen van 21 % naar 6 %

JUSTIFICATION

Les cours de perfectionnement rendus obligatoires dans les conditions fixées par le Roi doivent être d'un coût raisonnable pour les personnes qui sont soumises à cette obligation. La fixation par arrêté royal du montant maximal de ce coût pour l'obligé peut être une garantie d'accessibilité.

N° 18 DE M. SMETS

Art. 4bis (nouveau)

Insérer un article 4bis, libellé comme suit :

«Art. 4bis. — L'article 23, § 1^{er}, 2°, des lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la circulation routière est complété par ce qui suit : «ainsi que le coût maximal de l'apprentissage.»».

JUSTIFICATION

Il importe de garantir à un plus grand nombre l'accessibilité à un enseignement préalable de la formation à la conduite. Ce souci d'accessibilité peut être rencontré si le Roi définit, en concertation avec le secteur, le coût maximal des coûts de l'apprentissage pour le requérant.

André SMETS (cdH)

N° 19 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

Art. 43bis (nouveau)

Insérer un article 43bis, libellé comme suit :

« Art. 43bis. — Le tableau A, XXV, de l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 (IV) fixant le taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux est complété par deux nouveaux alinéas, libellés comme suit :

« La formation à la conduite et les cours de perfectionnement visés aux articles 23 et 23bis des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière ainsi que le coût des examens à présenter en vue de l'obtention du permis de conduire.

La mesure s'applique également aux cours de perfectionnement suivis volontairement par les titulaires d'un permis de conduire. ».

JUSTIFICATION

La réduction de 21 à 6% du taux de la TVA applicable à la formation à la conduite et aux cours de perfectionnement suivis

moet bijdragen tot een beheersing van de onkosten van deze rijopleiding en bijscholing.

Deze maatregel is ook vervat in een aanbeveling van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid.

Nr. 20 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 43ter (nieuw)

«Art. 43ter. — Artikel 104 van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld met een 10°, luidend als volgt:

«10°: 80 % van de uitgaven voor de rijopleiding of bijscholing in een erkende rijchool of in een instelling voor deze bijscholing die alsdusdanig wordt erkend, alsmede van de onkosten voor de examens voor het behalen van het rijbewijs.».

VERANTWOORDING

Men mag de rijopleiding zien als een stuk voorbereiding op het beroep, en dus als *beroepskosten*. Het hebben van een rijbewijs geldt in vele gevallen als een *conditio sine qua non* bij een aanwervingsprocedure.

Uit het wetenschappelijk onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen, uitgevoerd door de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek bij 2500 Vlaamse gezinnen, blijkt bovendien dat 26 % van de werklozen geen rijbewijs heeft, terwijl dat bij werknemers die wel degelijk aan de slag zijn respectievelijk 10,3 % is bij de arbeiders en 3,63 % bij de bedienden. Er bestaat dus zeker een verband tussen werkloosheid enerzijds en het niet-hebben van een rijbewijs anderzijds.

Jos ANSOMS (CD&V)
Jo VAN EETVELT (CD&V)

dans les écoles de conduite agréées devrait permettre de maîtriser le coût de ladite formation à la conduite et des cours de perfectionnement.

Cette mesure figure aussi dans une recommandation des États généraux de la sécurité routière.

N° 20 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 43ter (nouveau)

«Art. 43ter. — L'article 104 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par un 10°, libellé comme suit :

« 10°: 80% des dépenses engagées pour la formation à la conduite ou le perfectionnement dans une école de conduite agréée ou un établissement de perfectionnement agréé, ainsi que des frais d'examen exposés pour l'obtention du permis de conduire. ».

JUSTIFICATION

La formation à la conduite peut être considérée comme relevant de la préparation à l'exercice d'une profession, de sorte que les dépenses qu'elle implique peuvent être rangées parmi les frais professionnels. Dans de nombreux cas, la possession d'un permis de conduire est une condition sine qua non pour être recruté.

Il ressort en outre d'une étude scientifique effectuée par la Hogeschool voor Verkeerskunde de Diepenbeek auprès de 2 500 ménages flamands au sujet de leurs habitudes en matière de déplacement que 26% des chômeurs ne possèdent pas de permis de conduire, alors que, parmi les travailleurs actifs, ce taux est seulement de 10,3% pour les ouvriers et de 3,63% pour les employés. Il y a donc certainement un lien entre le chômage et le fait de ne pas posséder de permis de conduire.