

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 december 2002

**WETSONTWERP**  
**houdende verschillende bepalingen**  
**inzake verkeersveiligheid**

AMENDEMENTEN

Nr. 22 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 6

**De volgende wijzigingen aanbrengen in het ontworpen artikel 29, § 1 :**

- a) het cijfer «100» vervangen door «60»,**
- b) in het tweede lid, het cijfer, «50» vervangen door «40» ;**
- c) in het derde lid, het cijfer «50» vervangen door «20».**

VERANTWOORDING

Het is aanvaardbaar dat men boetebedragen aanpast aan de nieuwe categorieën van overtredingen die men invoert in het kader van een aangepaste categorisering. Maar een algemene verhoging van de boetes lijkt ons overbodig : de regering overschat trouwens het preventieve effect van zulke algemene verhoging.

Voorgaande documenten :

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

001 : Wetsontwerp.  
002 : Bijlage.  
003 en 004 : Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

3 décembre 2002

**PROJET DE LOI**  
**portant diverses dispositions en**  
**matière de sécurité routière**

AMENDEMENTS

N° 22 DE MM. **ANSOMS**

Art. 6

**Dans l'article 29, § 1<sup>er</sup>, proposé, apporter les modifications suivantes :**

- a) à l'alinéa 1<sup>er</sup>, remplacer, le chiffre « 100 » par le chiffre « 60 » ;**
- b) à l'alinéa 2, remplacer le chiffre « 50 » par le chiffre « 40 » ;**
- c) à l'alinéa 3, remplacer le chiffre « 50 » par le chiffre « 20 ».**

JUSTIFICATION

Il est compréhensible que l'on adapte les montants des amendes aux nouvelles catégories d'infractions introduites dans le cadre de l'adaptation de la catégorisation. Il nous paraît toutefois superflu d'instaurer une majoration générale des amendes. Le gouvernement surestime d'ailleurs l'effet préventif de ce genre de majoration générale.

Documents précédents :

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

001 : Projet de loi.  
002 : Annexe.  
003 et 004 : Amendements.

Er zijn nog bijkomende argumenten om de verhoging van de boetes op zijn minst af te remmen. Wij vangen ook meer en meer echo's op uit politierechtbanken die stellen dat meer en meer mensen moeilijkheden hebben om hun boete te betalen. Bovendien wordt het verbaliseren en ook het uitschrijven van onmiddellijke boetes een zwaardere opdracht voor de politiediensten naarmate de boetebedragen zwaarder worden. Naarmate de boetes veel zwaarder worden, wordt ook de weerstand en soms ook de agressie tegen de politiediensten groter en dat werkt allesbehalve stimulerend op een effectieve handhaving.

De verhoging van de pakkans en een snelle, zekere en aangepaste bestraffing is oneindig veel belangrijker dan de boetebedragen. De verkeersboetes in ons land behoren overigens nu reeds tot de hoogste in Europa, maar ze hebben niet kunnen verhinderen dat ons land inzake verkeersveiligheid in het staartje van het Europese peloton bengelt.

Er valt bovendien veel meer effect te verwachten van de bestaande niet-materiële sancties zoals de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, en ook van bijkomende niet-materiële sancties waarin het wetsontwerp voorziet, en waaraan wij er in andere amendementen nog enkele zullen toevoegen. Men moet deze voorstellen van amendement inderdaad samen lezen.

Rekening houdend met een ander, bijkomend amendement dat de geplande verhoging van de opdecimen schrapt, komen we tot volgend schema van reële boetes :

	Amendement/Amendement	Wetsontwerp/Projet de loi
laagste categorie/ Catégorie d'infractions mineures	10 € = reëel 50 € of/ou 2000 BEF	10 € = reëel 55 € of/ou 2200 BEF
Zware 1 <sup>e</sup> categorie Infractions graves de 1 <sup>ère</sup> catégorie	20 € = reëel 100 € of/ou 4000 BEF	50 € = reëel 275 € of/ou 11.000 BEF
Zware 2 <sup>e</sup> categorie Infractions graves de 2 <sup>e</sup> catégorie	40 € = reëel 200 € of/ou 8.000 BEF	50 € = reëel 275 € of/ou 11.000 BEF
Zware 3 <sup>e</sup> categorie Infractions graves de 3 <sup>e</sup> catégorie	60 € = reëel 300 € of/ou 12.000 BEF	100 € = reëel 550 € of/ou 22.000 BEF

De aanpassing van de boetebedragen zal overigens ook zijn invloed hebben op de administratieve boetes, resp. de minnelijke schikkingen.

Jos ANSOMS (CD&V)

Il existe encore d'autres arguments pour freiner à tout le moins la majoration des amendes. Nous avons de plus en plus d'échos des tribunaux de police qui constatent que de plus en plus de gens ont des difficultés à payer leur amende. En outre la verbalisation et l'infliction d'amendes immédiates devient une tâche plus pénible pour les services de police à mesure que le montant des amendes s'alourdit. Les cas de rébellion et parfois également d'agressions vis-à-vis des services de police augmentent, eux aussi, parallèlement à l'alourdissement des amendes, ce qui fait tout sauf stimuler l'application effective de la réglementation.

L'augmentation du risque d'être verbalisé et l'instauration d'une sanction rapide, certaine et adéquate sont infiniment bien plus importantes que les montants des amendes. Les amendes de roulage belges figurent d'ailleurs déjà parmi les plus élevées d'Europe, mais elles n'ont pas pu empêcher que notre pays se traîne en queue du peloton européen en matière de sécurité routière.

Il y a en outre bien plus à attendre des sanctions non matérielles existantes, telles que le retrait immédiat du permis de conduire et également les sanctions non matérielles supplémentaires prévues par le projet de loi que nous compléterons encore par quelques autres par voie d'amendement. Il faut en effet effectuer une lecture conjointe de nos propositions d'amendement.

En tenant compte d'un autre amendement supplémentaire tendant à supprimer la majoration des décimes additionnels envisagée, nous parvenons au tableau suivant qui indique le montant réel des amendes :

L'adaptation des montants des amendes aura également une influence sur les montants des amendes administratives ou des transactions.

Nr. 23 VAN DE HEER BELLOT c.s.

Art. 6

**De volgende wijzigingen aanbrengen :****A) Het ontworpen artikel doen voorafgaan door een nieuwe § 1, luidend als volgt :**

«§ 1.-De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de zware overtredingen op de met toepassing van deze gecoördineerde wetten vastgestelde reglementen, indelen in drie graden op grond van de volgende criteria :

1° Zware overtredingen van de eerste graad :

a) de gedragingen van besturing van een voertuig die zwakke weggebruikers, meer bepaald voetgangers, hinderen of indirect in gevaar brengen;

b) het feit, voor voertuiggebruikers, van zich indirect in gevaar te brengen of elkaar te hinderen, onder meer door minimumafstanden of signalen niet in acht te nemen of de vlotte doorstroming van het verkeer te verhinderen door verkeersaders in te rijden terwijl de doorgang moet worden verleend aan anderen;

c) het overschrijden van de maximaal toegelaten snelheid met meer dan 10 km/uur.

2° Zware overtredingen van de tweede graad :

a) de gedragingen van besturing van een voertuig die de weggebruikers direct in gevaar brengen, ongeacht of dat te wijten is aan manoeuvres of aan het ontbreken van het aangeven ervan aan andere weggebruikers, waaruit een ernstige onvoorzichtigheid blijkt;

b) het feit, voor voertuiggebruikers, van andere weggebruikers direct in gevaar te brengen door geen rekening te houden met een verkeersteken of een bevel waarbij hen een gedrag wordt voorgeschreven dat beoogt te zorgen voor de doorstroming en de veiligheid van het verkeer;

c) het overschrijden van de snelheid met meer dan 10 km/uur in de zones 30;

d) het overschrijden van de maximaal toegelaten snelheid met meer dan 20 km/uur;

e) de fraudes in verband met de identificatie van het voertuig of het feit dat het voertuig niet beantwoordt aan fundamentele veiligheidsnormen.

Nr. 23 DE MM. BELLOT, CHASTEL, SOMERS ET VAN CAMPENHOUT

Art. 6

**Apporter les modifications suivantes :****A) Faire précéder l'article au projet par un nouveau § 1<sup>er</sup>, libellé comme suit :**

«§ 1<sup>er</sup>. Le Roi peut, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, classer en trois degrés les infractions graves aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées en fonction des critères suivants :

1° Infractions graves de premier degré :

a) les comportements de conduite d'un véhicule qui constituent une gêne ou une mise en danger indirecte des usagers de la voie publique les plus vulnérables, notamment les piétons;

b) le fait, dans le chef d'utilisateurs de véhicules, de se mettre indirectement en danger ou de se gêner mutuellement notamment en ne respectant pas des distances minimales ou des signaux indicatifs ou d'empêcher la fluidité du trafic en s'engageant sur des axes de circulation alors que le passage doit être réservé à d'autres;

c) le dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée.

2° Infractions graves de deuxième degré :

a) les comportements de conduite d'un véhicule qui mettent directement en danger les usagers de la voie publique que ce soit en raison de manoeuvres entreprises ou de défaut de signalement à d'autres usagers traduisant une imprudence grave;

b) le fait, dans le chef d'utilisateurs de véhicules,, de mettre directement en danger d'autres usagers en ayant gravement négligé un signal ou une directive lui prescrivant un comportement visant à garantir la fluidité et la sécurité du trafic;

c) le dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée dans les zones 30;

d) le dépassement de plus de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée;

e) les fraudes relatives à l'identification du véhicule ou de non-conformité des véhicules à des normes de sécurité fondamentales.

3° Zware overtredingen van de derde graad :

a) de gedragingen van besturing van een voertuig die kunnen worden gelijkgesteld met een zware fout en die de gebruikers van de openbare weg direct in gevaar brengen;

b) het feit geen gevolg te geven aan de bevelen van de ambtenaren die gemachtigd zijn om het voertuigverkeer te regelen;

c) de gedragingen van besturing van een voertuig waarvan de voorspelbare schadelijke gevolgen doorgaans ernstig zijn, onder meer door de verhoogde waarschijnlijkheid dat ze een ongeval veroorzaken;

d) het overschrijden van de maximaal toegelaten snelheid met meer dan 50 %.

**B) De paragrafen 1, 2 en 3, van het ontworpen artikel 29 worden respectievelijk de paragrafen 2, 3 en 4.**

#### VERANTWOORDING

In strafzaken dienen de overtredingen en de desbetreffende straffen door de wetgever te worden vastgesteld. Dat verhindert geen overdracht aan de Koning, op voorwaarde dat die berust op concrete criteria. Het amendement voert in de wet objectieve gegevens in die het mogelijk maken de zwaarte van de overtreding te bepalen.

Nr. 24 VAN DE HEER **ANSOMS**  
(Subamendement op amendement nr. 23)

Art. 6

**Het voorgestelde § 1, 2°, c) doen vervallen**

#### VERANTWOORDING

Overtredingen van «het niet overeenstemmen van het voertuig met de fundamentele veiligheidsnormen» behoren tot de technische voertuigenwet, en niet tot de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Jos **ANSOMS** (CD&V)

3° Infractions graves de troisième degré :

a) les comportements de conduite d'un véhicule assimilables à une faute lourde et qui mettent directement en danger les usagers de la voie publique;

b) le fait de ne pas respecter les injonctions d'agents h

abilités à régler la circulation des véhicules;

c) les comportements de conduite d'un véhicule dont les conséquences dommageables prévisibles sont généralement d'un haut degré de gravité, notamment de par la probabilité accrue de causer un accident;

d) dépassement de plus de 50 % de la vitesse maximale autorisée».

**B) Les § 1<sup>er</sup>, § 2, et § 3 de l'article 29 en projet deviennent respectivement § 2, § 3 et § 4.**

#### JUSTIFICATION

En matière pénale, c'est au législateur qu'il revient de déterminer les infractions et leurs sanctions ce qui n'empêche pas une délégation au Roi pour autant que celle-ci repose sur des critères concrets. L'amendement introduit dans la loi les éléments objectifs qui permettent de déterminer le degré de gravité de l'infraction.

François BELLOT (MR)  
Olivier CHASTEL (MR)  
Ludo VAN CAMPENHOUT (VLD)  
Bart SOMERS (VLD)

N° 24 DE M. **ANSOMS**  
(Sous-amendement à l'amendement n°23)

Art. 6

**Supprimer le § 1<sup>er</sup>, 2°, e), proposé.**

#### JUSTIFICATION

Les infractions consistant en la non-conformité du véhicule avec des normes de sécurité fondamentales relèvent de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, et non des lois relatives à la police de la circulation routière.

Nr. 25 VAN MEVROUW **BREPOELS** EN DE HEER **ANSOMS**  
(subamendement op amendement nr. 23)

Art. 6

**De ontworpen § 1, 1°, aanvullen met de volgende punten:**

*«d) het dusdanig gebruiken van een voertuig dat het gezamenlijke gebruik van de openbare ruimte erdoor wordt belemmerd wegens een onaangepaste benutting ervan, met name het foutparkeren van voertuigen op de voorbehouden plaatsen of op plaatsen die een andere bestemming hebben;*

*e) een rijgedrag van de bestuurder waaruit blijkt dat hij de besturing van het voertuig onvoldoende beheerst;*

*f) het feit dat de bestuurder, voor zichzelf of voor anderen, geen gebruik maakt van de verplichte veiligheidsuitrusting wanneer men een voertuig bestuurt.»*

VERANTWOORDING

Parkeren op het voetpad of het fietspad of parkeren op plaatsen voorbehouden aan gehandicapten, alsmede de overtreding van de GSM-reglementering en de gordeldracht moeten een zware overtreding van de eerste graad worden.

Frieda BREPOELS (VU&ID)  
Jos ANSOMS (CD&V)

Nr. 26 VAN DE HEREN **ANSOMS** EN **VAN EETVELT**

Art. 19

**In het ontworpen artikel 38 de volgende wijzigingen aanbrengen :**

**a) in § 1, 1° de woorden «34, § 1<sup>er</sup>» doen vervallen;**

**b) in § 1, 3° de woorden «de eerste of» doen vervallen;**

**c) § 2bis doen vervallen.**

VERANTWOORDING

1. Wat betreft de schrapping van artikel 34, § 1, als basis voor verval van het recht op sturen

Artikel 34, § 1, betreft de alcoholovertreding van de 0,5 promillenorm. Het lijkt ons te ver te gaan om deze kleine overtre-

N° 25 DE MME **BREPOELS** ET M. **ANSOMS**  
(sous-amendement à l'amendement n° 23)

Art. 6

**Compléter le § 1<sup>er</sup>, 1°, proposé par les points suivants :**

*d) les comportements d'utilisation d'un véhicule qui ont pour conséquence de nuire au partage de l'espace public du fait d'une occupation inappropriée, notamment les infractions de stationnement de véhicules sur les emplacements réservés ou sur des emplacements conçus en vue d'un autre usage»;*

*e) avoir un comportement alors que l'on conduit un véhicule qui ne garantit pas la maîtrise suffisante de celui-ci;*

*f) ne pas utiliser pour soi ou autrui des équipements de protections obligatoires lorsque l'on conduit un véhicule.*

JUSTIFICATION

Stationner son véhicule sur une piste cyclable ou un trottoir ou sur un emplacement réservé aux personnes handicapés ainsi que l'infraction à la réglementation sur les téléphones portables et sur le port de la ceinture de sécurité doivent être des infractions graves de 1<sup>er</sup> degré.

N° 26 DE MM. **ANSOMS** ET **VAN EETVELT**

Art. 19

**Apporter les modifications suivantes :**

**1° dans le § 1<sup>er</sup>, 1°, proposé, supprimer les mots « 34, § 1<sup>er</sup>, » ;**

**2° dans le § 1<sup>er</sup>, 3°, proposé, supprimer les mots « de 1<sup>er</sup> degré ou » ;**

**3° supprimer le § 2bis proposé.**

JUSTIFICATION

1. En ce qui concerne la suppression de l'article 34, § 1<sup>er</sup>, en tant que fondement de la déchéance du droit de conduire

L'article 34, § 1<sup>er</sup>, concerne la transgression de la norme d'imprégnation alcoolique de 0,5 gramme. Il nous paraît excessif de

ding in aanmerking te laten komen voor een verval van het recht op sturen.

Overigens : deze kleinere alcoholovertreding komt in artikel 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, ook niet in aanmerking voor de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. Men moet consequent zijn : als de overtreiding ernstig is, dan moet ook het rijbewijs onmiddellijk ingetrokken kunnen worden, en als de overtreiding niet ernstig is, dan mag ze ook niet in aanmerking komen voor een verval van het recht op sturen.

2. Wat betreft de schrapping van de zware overtredingen van de eerste categorie

3. Wat § 2bis betreft :

a) inhoudelijke contra-argumenten.

Op de tweede plaats zijn er geen argumenten aan te voeren om het verval van het recht op sturen voor jonge bestuurders tijdens de eerste vijf jaren na het behalen van het rijbewijs alleen maar te doen gelden tijdens weekeinds en feestdagen (cf. § 2bis van het nieuwe artikel 38 WPV, zoals verwoord in artikel 19 van het wetsontwerp). Een algemeen verval is immers strenger dan een selectief verval, en wij zien niet in waarom jonge bestuurders minder streng moeten aangepakt worden. Zelfs het argument dat jonge bestuurders tijdens de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs veel rijervaring moeten opdoen en dus ook een aparte regeling voor het verval van het recht op sturen moeten krijgen, gaat niet op. Als de opvolgingsperiode automatisch verlengd wordt met de periode van het verval of de periode van de gevangenisstraf of van de intrekking van het rijbewijs, dan is er m.b.t. het opdoen van rijervaring geen enkel probleem.

In ons amendement bij artikel 5 van het wetsontwerp hebben wij overigens bepaald dat de opvolgingsperiode automatisch wordt verlengd met de periode van gevangenisstraf, intrekking van het rijbewijs en/of verval van het recht op sturen.

b) praktische problemen bij dat specifieke verval van het recht op sturen.

Een eerste praktisch probleem met betrekking tot het specifieke verval van het recht op sturen voor jongeren tijdens de weekeinds is *de inlevering van het rijbewijs*. Tijdens het verval van het recht op sturen moeten mensen hun rijbewijs inleveren. Dat gebeurt volgens de procedure die voorzien is in het Koninklijk Besluit van 1998 over het rijbewijs. En die procedure is nu reeds bijzonder omslachtig : met betrokkenheid van de griffie en de gemeentelijke overheid, waarbij nog eens onderscheid wordt gemaakt tussen situaties alnaargelang het gaat om buitenlanders die hier tot een verval veroordeeld worden of om landgenoten, en alnaargelang de rechter als voorwaarde voor het herstel van het verval bepaalde onderzoeken of tests heeft bevolen of niet, en alnaargelang het verval enkel geldt voor het

prévoir que cette infraction légère est passible d'une déchéance du droit de conduire.

L'article 55 des lois relatives à la police de la circulation routière ne prévoit d'ailleurs pas non plus que cette transgression légère de la norme d'imprégnation alcoolique est passible d'un retrait immédiat du permis de conduire. Il faut être conséquent : si l'infraction est grave, le permis de conduire doit pouvoir être retiré immédiatement et si elle est légère, l'infraction ne peut être passible d'une déchéance du droit de conduire.

2. En ce qui concerne la suppression des infractions graves de la première catégorie

Nous estimons qu'une déchéance éventuelle est une sanction trop lourde pour ce type d'infraction.

3. En ce qui concerne le § 2bis :

a) contre-arguments quant au fond :

En second lieu, aucun argument ne peut être invoqué pour justifier que, pour les jeunes conducteurs détenteurs d'un permis de conduire délivré depuis moins de cinq ans, la déchéance du droit de conduire s'appliquera uniquement au cours des week-ends et des jours fériés (cf. le § 2bis du nouvel article 38 des lois coordonnées sur la police de la circulation routière, tel qu'il est libellé à l'article 19 du projet de loi). Une déchéance générale est en effet plus sévère qu'une déchéance sélective et nous ne voyons pas pourquoi les jeunes conducteurs devraient être sanctionnés moins sévèrement. Même l'argument selon lequel les jeunes conducteurs doivent acquérir beaucoup d'expérience en matière de conduite au cours des premières années qui suivent l'obtention du permis de conduire et qu'il convient donc de leur appliquer un régime particulier en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire est dénué de pertinence. Si la période de suivi est automatiquement prolongée de la période de déchéance ou de la durée de l'emprisonnement ou du retrait du permis de conduire, il n'y aura aucun problème en ce qui concerne l'acquisition d'une expérience en matière de conduite.

Dans notre amendement à l'article 5 du projet de loi, nous avons d'ailleurs prévu que la période de suivi est automatiquement prolongée de la durée de la peine d'emprisonnement, du retrait du permis de conduire et/ou de la déchéance du droit de conduire.

b) problèmes pratiques que pose la déchéance spécifique du droit de conduire

Un premier problème pratique que pose la déchéance spécifique du droit de conduire pour les jeunes au cours des week-ends est *la restitution de leur permis de conduire*. Les conducteurs doivent en effet restituer leur permis de conduire au cours de la période de déchéance du droit de conduire et ce, selon la procédure prévue dans l'arrêté royal de 1998 relatif au permis de conduire. Cette procédure est d'ores et déjà particulièrement lourde : le greffe et les autorités communales y sont associés ; il est établi une distinction entre les situations selon qu'il s'agit d'étrangers qui ont été condamnés à une déchéance en Belgique ou de compatriotes, selon que le juge a ou non subordonné la réintégration dans le droit de conduire à la réussite de certains examens ou tests et selon que la déchéance s'applique uni-

soort voertuig waarmee de overtreding is begaan ofwel voor alle motorvoertuigen ... Welnu, een stuk van die omslachtige procedure zou dus elk weekeind moeten herhaald worden !

Een tweede praktisch probleem met betrekking tot het specifieke verval van het recht op sturen is *de mogelijkheid dat het voertuig aan de ketting wordt gelegd op basis van het nieuwe artikel 58 bis*. Ook deze procedure zou elk weekeind moeten herhaald worden : aan de ketting op vrijdagavond, terug vrijgegeven op maandagmorgen, ettelijke weken aan een stuk ...

#### Nr. 27 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

##### Art. 21

### Het 3° doen vervallen.

#### VERANTWOORDING

Vraag is of het veel zin heeft om iemand, die toch rijdt terwijl hij vervallen is verklaard van het recht op sturen, bijkomend te veroordelen tot ... een verval van het recht op sturen. Welke is de garantie dat de overtreder die de eerste keer niet gevoelig was voor het verval van het recht op sturen, zich na de tweede keer zal houden aan het verval ? Overigens, hoe verhoudt de eerste veroordeling tot verval zich tot de tweede veroordeling tot verval ? Is dat een bijkomend verval ? Of vervangt dit tweede verval het eerste verval dat overtreden werd ?

Wij stellen dan ook voor om dat bijkomende verval te schrappen. Immers : krachtens het nieuwe artikel 58bis kan het voertuig van de vervallenverklaarde die dat rijverbod overtreedt, aan de ketting worden gelegd. En dat is veel efficiënter.

#### Nr. 28 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

##### Art. 20bis (nieuw)

### Invoegen van een artikel 20bis, luidende :

«Art 20bis. — In artikel 42 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden «of geestelijk» ingevoegd tussen het woord «lichamelijk» en het woord «ongeschikt»

Artikel 42 van de zelfde gecoördineerde wetten waarvan de bestaande tekst het eerste lid zal vormen, wordt aangevuld met volgende woorden :

«De rechter kan omtrent deze ongeschiktheid advies van een daartoe door de Koning erkende instelling vragen. Artikel 42 van de zelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met het volgende lid : «De rechter kan een verval voor onbepaalde tijd uitspreken dat beëindigd wordt wanneer de door de Koning daartoe

quement au type de véhicule avec lequel l'infraction a été commise ou à l'ensemble des véhicules à moteur... Or, une partie de cette lourde procédure devrait donc être réitérée chaque week-end !

Un deuxième problème pratique que pose la déchéance spécifique du droit de conduire est *que le véhicule peut être mis à la chaîne en vertu du nouvel article 58bis*. Cette procédure devrait également être réitérée chaque week-end : le véhicule serait mis à la chaîne le vendredi soir, libéré le lundi matin, plusieurs semaines d'affilée...

#### N° 27 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

##### Art. 21

### Supprimer le 3°.

#### JUSTIFICATION

La question est de savoir s'il n'est pas absurde de condamner une personne qui continue de conduire alors qu'elle est déchue du droit de conduire à ... être déchue du droit de conduire. Qu'est-ce qui garantit que le contrevenant qui n'a eu cure une première fois de sa déchéance du droit de conduire la respectera la deuxième fois ? D'ailleurs, quelle est la relation entre la première et la deuxième condamnation à la déchéance ? La deuxième déchéance vient-elle s'ajouter à la première ? Ou remplace-t-elle la première qui a été transgressée ?

Nous proposons dès lors de supprimer cette nouvelle déchéance. En effet, en vertu du nouvel article 58bis, le véhicule de la personne frappée de déchéance qui enfreint l'interdiction de conduire peut être immobilisé, ce qui est plus efficace.

#### N° 28 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

##### Art. 20bis (nouveau)

### Insérer un article 20bis, libellé comme suit :

« Art. 20bis. — À l'article 42 des mêmes lois coordonnées, les mots « ou mentalement » sont insérés entre le mot « physiquement » et « incapable » ;

L'article 42 des mêmes lois coordonnées, dont le texte existant formera le premier alinéa, est complétée par l'alinéa suivant :

« Le juge peut prononcer une déchéance pour une durée indéterminée qui prendra fin lorsque l'organisme agréé par le Roi à cet effet aura délivré un document attestant que la thérapie ou le traitement médical ont été suivis avec succès dans un centre de réhabilitation en psychologie de la circulation agréé par le Roi. » ;

*erkende instelling een attest levert van een geslaagde therapie of medische behandeling binnen een door de Koning erkend centrum voor verkeersterapie.»;*

*In de artikelen 43, 44 en 45 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden «of geestelijk» ingevoegd tussen het woord «lichamelijke» en het woord «ongeschiktheid».*

#### VERANTWOORDING

Artikel 42 betreft het verval van het recht op sturen dat uitgesproken wordt als veiligheidsmaatregel bij lichamelijke ongeschiktheid, niet als straf.

De wettelijke veiligheidsmaatregel van artikel 42 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer heeft momenteel alleen betrekking op de *lichamelijke* ongeschiktheid (bv. sterke achteruitgang van het gezichts- of het gehoorvermogen, reumatische aandoeningen, niet aangeboren diabetes, hartproblemen enz.) Nochtans zijn er ook redenen te over om de veiligheidsmaatregel ook mogelijk te maken op basis van *geestelijke* ongeschiktheid, zoals bv. toxicomanieën, depressies, psychotische periodes, uitgesproken agressieve neigingen in het verkeer enz... Het aantal depressies bv. in ons land is aanzienlijk en men mag rustig aannemen dat er heel wat depressieve mensen plaats nemen achter het stuur. Men moet zich zelfs afvragen hoeveel onverklaarbare eenzijdige ongevallen (zonder betrokkenheid van een andere weggebruiker) zoals bv. het spookrijden in werkelijkheid pogingen tot zelfdoding zijn. In zulke toestanden kan een bestuurder een gevaar zijn voor zichzelf en voor anderen, en kan een verval als veiligheidsmaatregel zich opdringen. En ook een alcohol- of drugsovertreding een totaal andere betekenis, wanneer het blijkt om verslaafde personen te gaan.

De wet erkent in artikel 38 trouwens impliciet dat er medische en psychologische problemen kunnen zijn : in dit artikel wordt in bepaalde omstandigheden een medisch-psychologisch onderzoek vereist om het recht op sturen terug te krijgen. Maar zulk onderzoek is allesbehalve een medische of psychologische therapie, en dus vraagt de bepaling om een aanvulling. De verwijzing naar zulk onderzoek in artikel 38 kan wel een aanzet zijn om in therapie te gaan. Naar het model van Duitsland, en naar het model van wat wordt voorbereid in Luxemburg, stellen wij voor dat er *enerzijds* gespecialiseerde centra voor verkeersterapie (bestaande uit artsen, psychologen, etc.) worden erkend die zowel de lichamelijke als de geestelijke geschiktheid van de betrokkene tot doel hebben, en dat er *anderzijds* ook instellingen worden aangeduid om de screening te doen die volgt op de therapie in een erkend centrum.

De taak van de medisch-psychologische onderzoeken wordt momenteel in de praktijk, op basis van artikel 73 van het koninklijk besluit van 1998 over het rijbewijs, reeds vervuld door de diensten voor arbeidsbemiddeling in de verschillende gewesten. Wij stellen voor om aan deze instellingen alleen de screening toe te vertrouwen, terwijl gespecialiseerde centra voor verkeersterapie de medisch-psychologische behandeling voor

*Aux articles 43, 44, et 45 des mêmes lois coordonnées les mots « mentale ou » sont insérés entre le mot « incapacité » et le mot « physique ».*

#### JUSTIFICATION

L'article 42 est relatif à la déchéance du droit de conduire prononcée en tant que mesure de sûreté pour incapacité physique et non en tant que sanction.

La mesure légale de sûreté de l'article 42 de la loi relative à la police de la circulation routière ne concerne pour l'instant que l'incapacité *physique* (par exemple, forte dégénérescence des capacités auditives et visuelles, affections rhumatismales, diabète non-inné, problèmes cardiaques, etc.). Cependant, il existe également des raisons justifiant la prise de cette mesure de sûreté dans les cas d'incapacité mentale, comme la toxicomanie, les dépressions, les périodes de psychose, les tendances à une agressivité prononcée au volant, etc. Le nombre de dépressions, par exemple, est considérable dans notre pays et il est aisé de constater que maints dépressifs prennent le volant. Il convient de se demander combien d'accidents unilatéraux (sans implication d'un autre conducteur) inexplicables comme par exemple, les voitures roulant à contre-sens, constituent en réalité des tentatives de suicide. Dans de telles conditions, un conducteur peut représenter un danger pour lui-même et pour les autres, et une déchéance du droit de conduire peut s'imposer. Les infractions liées à la consommation d'alcool ou de drogue prennent également une tout autre signification lorsqu'il s'avère que les auteurs souffrent d'accoutumance.

La loi reconnaît d'ailleurs implicitement, à l'article 38, que des problèmes médicaux et psychologiques peuvent exister : cet article impose, dans certaines circonstances, à un conducteur de subir un examen psychologique et médical avant de recouvrer le droit de conduire. Mais cet examen ne constitue en aucun cas une thérapie médicale ou psychologique. La disposition demande dès lors à être complétée. La référence à un tel examen, contenue à l'article 38, peut cependant constituer un incitant à l'entrée en thérapie. Par analogie au modèle allemand et au modèle en préparation au Luxembourg, nous proposons, *d'une part*, d'agréer des centres spécialisés (composés de médecins, de psychologues, etc.) en thérapie spécifique de la circulation qui cibleraient tant l'incapacité physique que l'incapacité mentale des personnes concernées et, *d'autre part*, de désigner également des organismes afin de procéder à un *screening* à la fin de la thérapie suivie au centre agréé.

Dans la pratique, les examens médicaux et psychologiques sont actuellement effectués par les services de médiation du travail des différentes régions sur la base de l'article 73 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. Nous proposons de confier le *screening* à ces institutions et de confier le traitement psychologique et médical à des centres spécialisés en psychologie de la circulation. Lesdits services de médiation du tra-



hun rekening zouden nemen. Deze diensten voor arbeidsbemiddeling zijn immers niet uitgerust voor een daadwerkelijke therapie.

Op deze wijze zouden de twee taken uit elkaar worden getrokken : het centrum voor verkeersterapie wordt verantwoordelijk voor de medisch-psychologische behandeling, terwijl andere diensten die onvoldoende toegerust zijn voor zulke therapie (bv. de diensten voor arbeidsbemiddeling) achteraf de betrokkenen zou screenen op hun lichamelijke en/of geestelijke geschiktheid. Op basis van deze screening zou de rechter dan het verval van het recht op sturen kunnen opheffen.

Hierbij is het ook een zinvolle aanvulling om de rechter de mogelijkheid te geven om het verval zolang te laten duren tot bewijs is geleverd van een succesvolle behandeling door artsen, psychiaters of gespecialiseerde therapeuten. Immers, bij de huidige stand van zaken kan een politierechter voor een tijdelijke ongeschiktheid alleen maar een voorlopig verval *van welbepaalde duur* uitspreken (zie Cass.23 mei 1979, Pas. 1979, I, 250).

Bijgaand amendement op artikel 42 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer is zo soepel dat het verval zolang duurt tot er bewijs wordt geleverd van een succesvolle therapie. Het einde van een therapie is meestal niet bij voorbaat duidelijk. Op basis van dit amendement kan de rechter een verval uitspreken *van onbepaalde duur*.

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

#### Nr. 29 VAN DE HEREN BELLOT EN BACQUELAINE

Art. 28bis (nieuw)

##### Een artikel 28bis invoegen, luidend als volgt:

«Art. 28bis. – In titel V, hoofdstuk II, van dezelfde gecoördineerde wetten worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het opschrift van het hoofdstuk wordt vervangen als volgt: «Hoofdstuk II, Eventueel verval van de strafvordering.»;

b) er wordt een afdeling I, dat het artikel 65 bevat, ingevoegd, luidende: «Afdeling I. – Betaling van een som».

#### VERANTWOORDING

Zie het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (DOC 50 1960/001).

vail ne sont en effet pas équipés pour effectuer une véritable thérapie.

En procédant de cette manière, les deux missions seraient clairement démarquées l'une de l'autre : le centre de thérapie serait responsable du traitement psychologique et médical et les autres services, qui disposent pas de l'équipement nécessaire à de telles thérapies (par exemple, les services de médiation du travail) procéderait au *screening* ultérieur de la capacité physique et/ou mentale des personnes concernées. Le juge pourrait alors lever la déchéance du droit de conduire sur la base de ce *screening*.

Il s'agit également d'une mesure complémentaire utile qui permet au juge de maintenir la déchéance aussi longtemps que la preuve de la réussite du traitement n'est pas fournie par les médecins, les psychiatres ou les thérapeutes spécialisés. En effet, dans l'état actuel des choses, un juge de police ne peut prononcer qu'une déchéance provisoire *de durée déterminée* pour les incapacités temporaires (voir Cass. 23mai 1979, Pas. 1979, I, 250).

Le présent amendement à l'article 42 de la loi relative à la police de la circulation routière est d'une telle souplesse que la déchéance est maintenue jusqu'à ce que la preuve du succès de la thérapie ait été apportée. La définition préalable de la période nécessaire à une thérapie ne va généralement pas de soi. Sur la base de cet amendement, le juge peut prononcer une déchéance *de durée indéterminée*.

#### N° 29 DE MM. BELLOT ET BACQUELAINE

Art. 28bis (nouveau)

##### Insérer un article 28bis, rédigé comme suit :

«Art. 28bis. — Au titre V, chapitre II, des mêmes lois coordonnées sont apportées les modifications suivantes :

a) l'intitulé du chapitre est remplacé par l'intitulé suivant : «Chapitre II. Extinction éventuelle de l'action publique»;

b) il est inséré une section première, comprenant l'article 65, rédigée comme suit : «Section première. Le paiement d'une somme».

#### JUSTIFICATION

Voir la proposition de loi modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (DOC 50 1960/001).

Nr. 30 VAN DE HEREN **BELLOT EN BACQUELAINE**

Art. 29bis (nieuw)

**Een artikel 29bis invoegen, luidend als volgt:**

«Art. 29bis. — In titel V, hoofdstuk II, van dezelfde gecoördineerde wetten, wordt een afdeling II ingevoegd, luidende:

«Afdeling II. Terechtwijzing en opleiding.

Art. 65bis. — De strafvordering vervalt wanneer de procureur des Konings de terechtwijzing heeft uitgesproken of wanneer de dader van het misdrijf de in artikel 216bis2 van het Wetboek van strafvordering bedoelde opleiding heeft gevolgd.».

## VERANTWOORDING

Zie het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (DOC 50 1960/001).

Nr. 31 VAN DE HEREN **BELLOT EN CHASTEL**

Art. 31

**In het ontworpen artikel 65bis, § 1, eerste lid, wordt de zin** «In dat geval beschikt de procureur des Konings niet over de bevoegdheid om geen bevel tot betaling op te leggen.» **vervangen door de zin** «In dat geval wordt de procedure van bevel tot betaling toegepast, als de procureur des Konings de dader tijdens de in artikel 65ter, § 3, bedoelde termijn niet voor de rechtbank daagt of niet verzoekt de in artikel 216bis2 van het Wetboek van strafvordering bedoelde opleiding te volgen. De kosten van die opleiding moeten gelijk zijn aan het bedrag dat met toepassing van dit hoofdstuk moet worden betaald.».

## VERANTWOORDING

Het doel van de nieuwe procedure van bevel tot betaling bestaat erin de mogelijkheid voor het openbaar ministerie om te seponeren af te schaffen, maar daarom mag die procedure nog niet de mogelijkheid voor de parketmagistraten afschaffen om de dader voor de rechtbank te vervolgen. Dit amendement maakt het bevel tot betaling automatisch, zodra de procureur des Konings geen vervolging tegen de vermoedelijke dader instelt

N° 30 DE MM. **BACQUELAINE ET BELLOT**

Art. 29bis (nouveau)

**Insérer un article 29bis, rédigé comme suit :**

« Art. 29bis. — Dans le titre V, chapitre II, des mêmes lois coordonnées, une section II, rédigée comme suit :

«Section II. Du rappel à la loi et de la formation

« Art. 65bis. — L'action publique est éteinte lorsque le procureur du Roi a procédé au rappel à la loi ou lorsque l'auteur de l'infraction a satisfait à la formation, visés à l'article 216bis2 du Code d'instruction criminelle.».

## JUSTIFICATION

Voir la proposition de loi modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (Doc 50 1960/001).

Daniel BACQUELAINE (MR)

François BELLOT (MR)

N° 31 DE MM. **BELLOT ET CHASTEL**

Art. 31

**Remplacer à l'article 65bis, §1, alinéa 1<sup>er</sup>, en projet la phrase** «Dans ce cas, il ne relève pas de la compétence du procureur du Roi de ne pas imposer un ordre de paiement» **par la phrase** «Dans ce cas, la procédure d'ordre de paiement s'applique lorsque le procureur du Roi, dans le délai visé à l'article 65ter, § 3, ne cite pas à comparaître l'auteur de l'infraction ou ne l'invite pas à suivre la formation visée à l'article 216bis 2 du Code d'instruction criminelle. Le coût de cette formation doit être équivalent à la somme à payer en application du présent chapitre.».

## JUSTIFICATION

L'objectif de la nouvelle procédure de l'ordre de paiement consistant à supprimer les possibilités de classement sans suite par le ministère public, cette procédure ne doit pas pour autant supprimer la possibilité pour les magistrats du parquet de poursuivre l'auteur de l'infraction devant les tribunaux. Cet amendement rend l'ordre de paiement automatique dès lors que le procureur du Roi n'engage pas de poursuite à l'encontre de

of binnen de termijn van 40 dagen na de vaststelling van het misdrijf geen alternatieve maatregelen voorstelt

l'auteur présumé de l'infraction ou qu'il ne propose pas des mesures alternatives dans le délai de 40 jours après la constatation de l'infraction.

François BELLOT (MR)  
Olivier CHASTEL (MR)

Nr. 32 VAN DE HEREN **BELLOT EN BACQUELAINE**

Art. 42bis (nieuw)

**Een artikel 42bis invoegen, luidend als volgt:**

«Art.42bis – Artikel 216bis van hetzelfde Wetboek wordt artikel 216bis1»..

VERANTWOORDING

Zie het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (DOC 50 1960/001).

Nr. 33 VAN DE HEREN **BELLOT EN BACQUELAINE**

Art. 42ter (nieuw)

**Een artikel 42ter invoegen, luidend als volgt:**

«Art 42ter. — In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 216bis - 2. ingevoegd, luidend als volgt:

«Art. 216bis- 2. — § 1. De procureur des Konings kan in de volgende gevallen de dader van het misdrijf verzoeken op eigen kosten een bepaalde opleiding van ten hoogste 30 uur te volgen binnen een door hem vastgestelde termijn of kan een terechtwijzing uitspreken:

1° wanneer de betrokkene gebruik heeft gemaakt van voertuigen, onderdelen of veiligheidstoebehoren ervan die niet in overeenstemming zijn met de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, of met de uitvoeringsbesluiten van die wet;

2° wanneer de betrokkene een misdrijf heeft gepleegd ten aanzien van de bepalingen van het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer;

N° 32 DE MM. **BACQUAINE ET BELLOT**

Art. 42bis (nouveau)

**Insérer un article 42bis, rédigé comme suit :**

«Art. 42bis. — L'article 216bis du même Code devient l'article 216bis/1.».

JUSTIFICATION

Voir la proposition de loi modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (DOC 50 1960/001).

N° 33 DE MM. **BACQUAINE ET BELLOT**

Art. 42ter (nouveau)

**Insérer un article 42ter, rédigé comme suit :**

«Art. 42ter. — Dans le même code, un article 216bis-2 est inséré, rédigé comme suit :

«Art. 216bis-2. — § 1<sup>er</sup>. Le procureur du Roi peut inviter l'auteur de l'infraction à suivre une formation déterminée, à ses frais, d'une durée de 30 heures au plus dans le délai qu'il fixe ou procéder à un rappel à la loi dans les cas suivants :

1° l'intéressé a utilisé des véhicules, éléments de véhicules ou accessoires de sécurité non conformes à la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et à ses arrêtés d'exécution;

2° l'intéressé a commis une infraction aux dispositions de l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière;

3° wanneer de betrokkene een misdrijf heeft gepleegd ten aanzien van de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

4° wanneer de betrokkene een van de misdrijven heeft gepleegd die zijn bedoeld in het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

5° wanneer de betrokkene een misdrijf heeft gepleegd dat is bedoeld in artikel 22 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De procureur des Konings kan maar een terechtwijzing uitspreken als het misdrijf geen lichamelijke schade heeft veroorzaakt.

§ 2. De aan de procureur des Konings verleende bevoegdheid om een bepaalde opleiding voor te stellen of een terechtwijzing uit te spreken, kan niet worden uitgeoefend wanneer de zaak reeds bij de rechtbank aanhangig is gemaakt of wanneer van de onderzoeksrechter het instellen van een onderzoek is gevorderd.

§ 3. De uitvoering van die opleiding geschiedt volgens het bepaalde van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, alsmede van de uitvoeringsbesluiten van die wet.

§ 4. Wanneer het misdrijf kosten van analyse of van deskundig onderzoek heeft veroorzaakt, mag geen terechtwijzing worden uitgesproken en mag de opleiding maar worden voorgesteld als de dader zich ertoe verbindt de kosten te betalen binnen de door de procureur des Konings vastgestelde termijn.

§ 5. Wanneer bijzondere verbeurdverklaring kan worden toegepast, verzoekt de procureur des Konings de dader van het misdrijf binnen een bepaalde termijn afstand te doen van de in beslag genomen voorwerpen die zijn eigendom zijn; indien bedoelde voorwerpen niet in beslag zijn genomen, kan de procureur des Konings de dader verzoeken ze af te geven op een bepaalde plaats.

§ 6. De strafvordering vervalt wanneer de terechtwijzing is uitgesproken of de dader de opleiding heeft gevolgd.

§ 7. Een afgevaardigde van de procureur des Konings staat de procureur des Konings bij tijdens de verschillende fasen van de in dit artikel bedoelde procedure.

3° l'intéressé a commis une infraction aux dispositions de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

4° l'intéressé a commis une des infractions visées à l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la sécurité routière;

5° l'intéressé a commis une infraction visée à l'article 22 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Le procureur du Roi ne pourra procéder au rappel à la loi que si l'infraction n'a pas causé de dommage corporel.

§ 2. La faculté accordée au procureur du Roi de proposer une formation déterminée ou de procéder à un rappel à la loi ne peut être exercée lorsque le tribunal est déjà saisi du fait ou lorsque le juge d'instruction est requis d'instruire.

§ 3. L'exécution de cette formation se fait conformément aux règles fixées par la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation et les arrêtés d'exécution de cette loi.

§ 4. Lorsque l'infraction a donné lieu à des frais d'analyse ou d'expertise, il ne peut être procédé au rappel à la loi et la formation ne peut être proposée que si l'auteur s'engage à payer les frais dans le délai fixé par le procureur du Roi.

§ 5. Lorsqu'une confiscation spéciale peut être appliquée, le procureur du Roi invite l'auteur de l'infraction à abandonner, dans un délai déterminé les objets saisis qui lui appartiennent; si ceux-ci n'ont pas été saisis, le procureur du Roi peut inviter l'auteur à les remettre à un endroit déterminé.

§ 6. Lorsqu'il a été procédé au rappel à la loi ou lorsque l'auteur de l'infraction a satisfait à la formation, l'action publique est éteinte.

§ 7. Un délégué du procureur du Roi assiste le procureur du Roi dans les différentes phases de la procédure visée par le présent article. Le délégué du procu-

*De afgevaardigde van de procureur des Konings voert zijn opdracht uit in nauwe samenwerking met de procureur des Konings, die op zijn activiteiten toeziet.»».*

#### VERANTWOORDING

Dit amendement heeft tot doel te voorzien in alternatieve gerechtelijke sancties om de overtreders te betrekken bij een responsabiliserings- en sensibiliseringsprogramma op het stuk van de verkeersveiligheid. Die aanpak verdient de voorkeur, want we kunnen er niet om heen dat de doorgaans wegens verkeersovertradingen uitgesproken straffen maar weinig invloed hebben op de rijgewoonten. Doordat het in een educatieve sanctie voorziet, werkt dit amendement preventief én repressief.

De strafbemiddelingsprocedure biedt niet het gepaste raamwerk voor de hier beoogde gerechtelijke aanpak, omdat die hoofdzakelijk tot doel heeft een overtreder en een slachtoffer samen te brengen. Met het oog daarop behelst die procedure vier vormen van herstelstraffen. In de bij dit wetsvoorstel bedoelde aangelegenheden is er evenwel niet systematisch sprake van een geïdentificeerd slachtoffer. Automatisch kiezen voor strafbemiddeling ten aanzien van de verkeersdelinquenten zou volgens de indieners van dit amendement neerkomen op een uitholling van die procedure.

De procureur des Konings zal bijvoorbeeld kunnen voorstellen dat de overtreder een sensibiliseringsopleiding inzake verkeersveiligheid volgt omdat de betrokkene een van de volgende overtradingen heeft begaan: overdreven snelheid, rijden onder invloed (na alcoholgebruik, bij dronkenschap of na drugsgebruik), mobiel telefoneren tijdens het rijden, onverzekerd rijden, motorrijden zonder helm en gebruik maken van voertuigen, onderdelen van voertuigen of veiligheidstoebehoren die niet in overeenstemming zijn met de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen of met de uitvoeringsbesluiten van die wet.

De selectie van de dossiers zou worden gemaakt door de procureur des Konings, die de overtreder uitnodigt op een onderhoud met een afgevaardigde van de procureur des Konings; aan welke bekwaamheidsvereisten die afgevaardigde moet voldoen, zal bij koninklijk besluit worden vastgelegd. Hoe dan ook zal hij in het bezit moeten zijn van een diploma van niveau 2+ of evenwaardig en beschikken over een gedegen beroepservaring - bijvoorbeeld vijf jaar - op het stuk van sociale en menselijke relaties. Na dat onderhoud staat de overtreder voor de keuze: ofwel kiest hij voor de gebruikelijke gerechtelijke vervolging, ofwel verbindt hij zich ertoe de opleiding te volgen die hem wordt voorgesteld.

De opleiding, waarvan de kostprijs ten laste komt van de betrokkene, moet idealiter uit een theoretisch en een praktisch onderdeel bestaan. Het theoretische gedeelte moet onder andere betrekking hebben op de volgende punten: bewustwording van de risico's, de weerslag van de inname van bepaalde substanties op het rijgedrag, de gevaren van overdreven snelheid, vermoeidheid achter het stuur, de druk van stress, het dragen

*reur du Roi effectue sa mission en collaboration étroite avec le procureur du Roi, qui a le contrôle de ses activités.»».*

#### JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à mettre en place une réponse judiciaire alternative permettant d'insérer l'intéressé dans un parcours de responsabilisation et de sensibilisation à la sécurité routière. Cette option doit être privilégiée car il faut bien admettre que les condamnations habituellement prononcées en matière d'infraction de roulage n'ont qu'un impact limité sur les habitudes de conduite. En recourant à une sanction éducative, le présent amendement se situe au carrefour de la prévention et de la répression.

Le cadre de la médiation pénale ne constitue pas le mode de traitement adéquat de cette réponse judiciaire. En effet, la procédure de médiation pénale a pour but principal de mettre en présence un auteur et une victime. C'est dans ce cadre qu'elle prévoit quatre pays de sanctions réparatrices. Or, dans les matières visées par la proposition de loi, il n'y pas systématiquement de victime identifiée. Faire une application automatique de la médiation pénale pour les délinquants routiers constituerait, selon les auteurs de l'amendement un détournement de procédure.

Le procureur du Roi pourra, par exemple, proposer une formation de sensibilisation à la sécurité routière pour les infractions suivantes : les excès de vitesse, la conduite sous influence (la conduite sous imprégnation alcoolique ou en état d'ivresse, la conduite sous influence de drogues), l'usage du téléphone portable en conduisant, le défaut d'assurances, le non port du casque ainsi que l'utilisation de véhicules, éléments de véhicules ou accessoires de sécurité non conformes à la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et à ses arrêtés d'exécution.

La sélection des dossiers sera effectuée par le procureur du Roi qui invitera l'auteur de l'infraction à s'entretenir avec un délégué du procureur du Roi dont le profil sera déterminé par arrêté royal. Il devra en tout cas être titulaire d'un diplôme de niveau 2+ ou équivalent et justifier d'une expérience certaine, de cinq ans par exemple, dans les relations sociales et humaines. A l'issue de cet entretien, il reviendra à l'auteur de l'infraction de poser un choix : soit il opte pour les poursuites judiciaires classiques, soit il s'engage à suivre la formation qui lui est proposée.

Le coût de la formation est à charge de l'intéressé et devra idéalement comprendre une partie théorique et une partie pratique. La partie théorique devra notamment porter sur les points suivants : la prise de conscience des risques, les conséquences sur la conduite de la consommation de certaines substances, les dangers liés à une conduite excessivement rapide, la fatigue au volant, la pression du stress, le port de la ceinture de

van de veiligheidsgordel, de analyse van rijgedrag en rijstijl, het waarnemings- en anticipatievermogen, de reacties en de reflexen.

Dit theoretische gedeelte zou eveneens een technisch onderdeel omvatten, ter oprissing van begrippen als vaste wegligging, remafstand, kinetische energie of middelpuntvliedende kracht. Zoals de *Gentleman Driver School* aangeeft, moet de betrokkene met dat deel van de opleiding tot het besluit komen dat volkomen beheersing van een voertuig niet bestaat.

Met het praktische gedeelte van de opleiding zou de overtreder zijn rijstijl en zijn gedrag op de weg onmiddellijk moeten kunnen evalueren. Dit praktisch gedeelte mag de betrokkene geenszins de indruk geven dat hij voortaan over reflexen beschikt om alle situaties aan te kunnen, wel integendeel: met dat gedeelte behoort bij hem het besef te groeien van hoe hij zich echt achter het stuur gedraagt en welk gevaar hij de andere weggebruikers heeft doen lopen.

De voorgestelde procedure moet ervoor zorgen dat de betrokkene in zijn toekomstig rijgedrag de krachtlijnen van zijn terechtwijzing of van de verstrekte opleiding kan verwerken.

#### Nr. 34 VAN DE HEREN BELLOT EN BACQUELAINE

##### Art. 42quater (nieuw)

#### Een artikel 42quater invoegen, luidend als volgt:

«Art. 42quater. — In artikel 216ter van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 10 februari 1994 en gewijzigd bij de wetten van 7 mei 1999 en 17 april 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in § 1, eerste lid, worden de woorden «artikel 216bis» vervangen door de woorden «artikel 216bis1»;

b) in § 5, worden de woorden «artikel 216bis» vervangen door de woorden «artikel 216bis1».

##### VERANTWOORDING

Zie het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (DOC 50 1960/001).

#### Nr. 35 VAN DE HEREN BELLOT EN BACQUELAINE

##### Art. 43bis (nieuw)

#### Een artikel 43bis invoegen, luidend als volgt:

«Art. 43bis. — In het tweede deel, boek I, titel VI, van het Gerechtelijk Wetboek, wordt een hoofdstuk IIter ingevoegd, luidend als volgt:

sécurité, l'analyse du comportement et des styles de conduire, l'observation, l'anticipation, la réaction et les réflexes.

Cette partie théorique comprendrait également un volet technique destiné à réactualiser des notions telles que la notion d'adhérence, la distance de freinage, l'énergie cinétique ou encore la force centrifuge. Cette partie de la formation doit aboutir, comme l'indique la *Gentleman Driver School*, à la conclusion que la maîtrise totale d'un véhicule n'existe pas.

La partie pratique de la formation devrait permettre à l'auteur de l'infraction d'évaluer immédiatement son style de conduite et son comportement routier. Cette partie pratique ne peut en aucun cas donner l'impression à l'intéressé qu'il disposera désormais des réflexes adaptés à toutes les situations mais doit lui permettre de prendre conscience de la réalité de son comportement au volant et du danger qu'il a fait courir aux autres usagers de la route.

La procédure proposée doit permettre à l'intéressé d'intégrer dans sa conduite future les lignes directrices de son rappel à la loi ou de la formation dispensée.

#### N° 34 DE MM. BACQUELAINE ET BELLOT

##### Art. 42quater (nouveau)

#### Insérer un article 42quater, rédigé comme suit :

«Art. 42quater. — A l'article 216ter, du même Code, inséré par la loi du 1<sup>er</sup> février 1994 et modifié par les lois du 7 mai 1999 et 17 avril 2002, les modifications suivantes sont apportées :

a) au § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots «216bis» sont remplacés par les mots «216bis1»;

b) au § 5, les mots «216bis» sont remplacés par les mots «216bis1».

##### JUSTIFICATION

Voir la proposition de loi modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (DOC 50 1960/001).

#### N° 35 DE MM. BACQUELAINE ET BELLOT

##### Art. 43bis (nouveau)

#### Insérer un article 43bis, rédigé comme suit :

«Art. 43bis. — Il est inséré dans la deuxième partie, livre premier, titre VI du Code judiciaire, un chapitre IIter, rédigé comme suit :

«Hoofdstuk I ter. Afgevaardigde van de procureur des Konings

Art. 206quater. — De Koning benoemt per arrondissement een afgevaardigde van de procureur des Konings die ermee belast is de procureur des Konings tijdens de verschillende fasen van de in artikel 216bis2 van het Wetboek van strafvordering bedoelde procedure bij te staan.

De voorwaarden voor benoeming tot afgevaardigde van de procureur des Konings worden bepaald bij koninklijk besluit».

#### VERANTWOORDING

Zie het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertradingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (DOC 50 1960/001).

Nr. 36 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 24bis (nieuw)

#### Invoegen van een artikel 24bis luidende :

Art. 24bis. — Artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten, laatst gewijzigd bij de wet van 16 maart 1999, wordt vervangen als volgt :

«Artikel 55.

§ 1. Het rijbewijs of het als zodanig geldende bewijs wordt steeds onmiddellijk ingetrokken:

1° in de gevallen bedoeld in de artikelen 60, §§ 3 en 4 en 61ter, § 1 ;

2° bij staandehouding en vaststelling van een zware overtrading van tweede of derde categorie, zoals bedoeld in artikel 29, § 1 ;

3° indien de bestuurder de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken ;

4° bij vaststelling van een overtrading van 62bis ;

5° indien het verkeersongeval, dat klaarblijkelijk aan een zware fout van de bestuurder te wijten is, aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt ;

6° indien de bestuurder of de persoon die hem begeleidt met het oog op de scholing, vervallen is verklaard van het recht tot het besturen van een motorvoertuig van de categorie van het voertuig dat hij gebruikt.

«Chapitre I ter. Du délégué du procureur du Roi

Art. 206quater. — Par arrondissement, le Roi nomme un délégué du procureur du Roi chargé d'assister le procureur du Roi dans les différentes phases de la procédure visée à l'article 216bis2 du Code d'instruction criminelle.

Les conditions pour pouvoir être nommé délégué du procureur du Roi sont déterminées par arrêté royal.». ».

#### JUSTIFICATION

Voir la proposition de loi modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (DOC 50 1960/001)

Daniel BACQUELAINE (MR)  
François BELLOT (MR)

N° 36 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 24bis (nouveau)

#### Insérer un article 24bis, libellé comme suit :

« Art. 24bis.— L'article 55 des mêmes lois coordonnées, modifié en dernier lieu par la loi du 16 mars 1999, est remplacé par la disposition suivante :

«Art. 55.

§ 1<sup>er</sup>. Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu est toujours retiré immédiatement :

1° dans les cas visés aux articles 60, §§ 3 et 4, et 61ter, § 1<sup>er</sup> ;

2° en cas d'interpellation et de constatation d'une infraction grave de la deuxième ou de la troisième catégorie, visée à l'article 29, § 1<sup>er</sup> ;

3° si le conducteur prend la fuite afin de se soustraire aux constatations utiles ;

4° en cas d'interpellation et de constatation d'une infraction visée à l'article 62bis ;

5° si l'accident de roulage, manifestement imputable à une infraction grave du conducteur, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort ;

6° si le conducteur ou la personne qui l'accompagne en vue de l'apprentissage est déchu du droit de conduire un véhicule à moteur de la catégorie du véhicule qu'il utilise.

§ 2. De bevoegde personen, bedoeld in artikel 62, brengen de procureur des Konings, of de krijgsauditeur wanneer het misdrijf onder de bevoegdheid van de krijgsraad valt, onverwijld op de hoogte van deze automatische intrekking. Zij dragen het ingetrokken rijbewijs aan hem over;

§ 3. De bestuurder of de persoon die begeleidt, van wie het rijbewijs wordt ingetrokken is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs in te leveren op verzoek van de politie. Doet hij dat niet, dan wordt het door de bevoegde personen, bedoeld in artikel 62, in beslag genomen ;

§ 4. Indien een zware overtreding van de tweede of de derde categorie, zoals bedoeld in artikel 29 § 1, wordt vastgesteld zonder dat de overtreder werd staandegehouden, wordt het rijbewijs ingetrokken volgens de nadere regels die door de Koning worden vastgesteld. » ».

#### VERANTWOORDING

Dit amendement moet samengelezen worden met het amendement op artikel 6 van dit wetsontwerp, waarin wij o.a. de verhoging van de boetebedragen hebben gemilderd, alsook met het amendement op artikel 36 van het wetsontwerp dat de verhoging van de opdecimen op de strafrechtelijke boetes schrapt.

De onmiddellijke, trefzekere intrekking van het rijbewijs heeft veel meer preventieve kracht dan hogere financiële sancties. Wanneer men van de intrekking een automatisme maakt, dan betekent zulks meteen een ernstige verstrenging.

Op de eerste plaats voorziet dit amendement in een *automatische* intrekking voor een aantal zeer belangrijke overtredingen. Dit betekent dat de intrekking niet meer afhangt van een beslissing van de procureur des Konings (of van een krijgsauditeur). Het gaat hier om een intrekking *als administratieve maatregel*, zoals deze in sommige van de ons omringende landen (bv. Duitsland) bestaat. En de beslissing ligt niet meer bij het parket, maar wel bij de bevoegde agent, die het parket informeert en het ingetrokken rijbewijs aan de procureur overmaakt.

Een tweede verschil is dat de zware overtredingen van de laagste categorie niet meer in aanmerking komen voor intrekking van het rijbewijs. En vermits het hier gaat om een automatische intrekking, moet men ook opletten wat er onder die automatische intrekking valt. Men moet nu eenmaal keuzes maken. De nieuwe categorisering geeft de mogelijkheid om ook m.b.t. de intrekking van het rijbewijs meer gedifferentieerd te werk te gaan

Op de derde plaats wordt de bepaling over de inbeslagname van het rijbewijs van diegene die weigert zijn rijbewijs af te geven, vervangen door een amendement bij het nieuwe artikel

§ 2. Les personnes compétentes visées à l'article 62 informent sans délai le procureur du Roi, ou l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du conseil de guerre, de ce retrait automatique et lui transmettent le permis retiré.

§ 3. Le conducteur ou la personne qui l'accompagne, dont le permis a été retiré, est tenu de remettre son permis de conduire ou le titre qui en tient lieu sur l'invitation qui lui en est faite par les personnes compétentes visées à l'article 62.

§ 4. Si une infraction grave de la deuxième ou de la troisième catégorie, visée à l'article 29, § 1<sup>er</sup>, est constatée sans que l'auteur ait été interpellé, le permis de conduire est retiré selon les modalités fixées par le Roi. » ».

#### JUSTIFICATION

Le présent amendement doit être lu conjointement avec l'amendement à l'article 6 du projet de loi, qui vise notamment à tempérer l'augmentation des amendes, ainsi qu'avec l'amendement à l'article 36 du projet de loi, qui tend à supprimer l'augmentation des centimes additionnels sur les amendes pénales.

Le retrait automatique et immédiat du permis de conduire a un effet préventif bien plus important que des sanctions financières plus élevées. En imposant désormais un retrait automatique, on durcit considérablement la répression.

En premier lieu, le présent amendement prévoit un retrait *automatique* pour un certain nombre d'infractions particulièrement graves. Cela signifie que le retrait ne dépend plus d'une décision du procureur du Roi (ou d'un auditeur militaire). Le retrait est, en l'occurrence, considéré comme *une mesure administrative*, comme chez certains de nos voisins, tels que l'Allemagne par exemple. Par ailleurs, la décision n'appartient plus au parquet, mais à l'agent compétent qui en informe le parquet et transmet le permis retiré au procureur.

Une deuxième différence réside dans le fait que les infractions graves appartenant à la catégorie la plus basse n'entrent plus en ligne de compte pour le retrait du permis. Étant donné qu'il s'agit, en l'occurrence, d'un retrait automatique, il faut prendre garde à ce que l'on rend passible de ce retrait. Il faut faire des choix. Nous craignons, par exemple, qu'un retrait de permis en raison de l'emploi, pendant la conduite, d'un téléphone mobile sans l'usage d'un système mains-libres, combiné à une amende de 11000 francs, soit excessif et nuise à l'adhésion actuelle de la population à la mise en œuvre d'une politique sérieuse de répression.

En troisième lieu, la disposition relative à la confiscation du permis de conduire de la personne qui refuse de le remettre, est remplacée, par la voie d'un amendement à l'article 58bis,



58bis, §1, waarbij het voertuig van diegene die weigert zijn rijbewijs af te geven aan de ketting wordt gelegd.

Tenslotte is er ook een regeling uitgewerkt voor de zware overtredingen van de tweede en derde categorie, die in de vlucht worden vastgesteld. Het mag niet bv. niet mogelijk zijn dat een rijbewijs wordt ingetrokken van iemand die bv. aan 80 km per uur in de bebouwde kom wordt staande gehouden door de politie, en dat zulks niet het geval zou zijn wanneer iemand op diezelfde plaats aan 120 km per uur zou «passeren», en zijn overtreding vastgesteld zou worden met een onbemand toestel, waarbij de dader niet wordt staandegehouden. Evenzeer moet het uitgesloten zijn dat het rijbewijs van een bestuurder die een voetganger in gevaar heeft gebracht (= een zware overtreding) maar die niet werd staandegehouden, niet ingetrokken kan worden terwijl zulks wel mogelijk is als de dader wordt staande gehouden. Deze bepaling is dus ook bijzonder belangrijk voor de bescherming van voetgangers en fietsers t.o.v. zware overtredingen die tegenover hen worden begaan.

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

Nr. 37 VAN DE HEER **ANSOMS**  
(in ondergeschikte orde)

Art. 24bis (nieuw)

**Een artikel 24bis invoegen, luidende :**

«Art. 24bis. — Artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met het volgende lid :

«Indien een zware overtreding van de tweede of de derde categorie, zoals bedoeld in artikel 29, § 1, wordt vastgesteld zonder dat de overtreder werd staandegehouden, wordt het rijbewijs ingetrokken volgens de nadere regels die door de Koning worden vastgesteld».

VERANTWOORDING

Bij de huidige stand van zaken kan het rijbewijs niet worden ingetrokken indien de dader niet wordt staandegehouden. Dat betekent bv. dat er een onaanvaardbaar verschil – om niet te zeggen een discriminatie – ontstaat tussen een overtreder die door een bemand toestel wordt geflitst en wordt staandegehouden, en tussen een overtreder die door een onbemande camera wordt geflitst en niet wordt tegengehouden.

De huidige stand van zaken leidt tot onbegrijpelijke toestanden. Het rijbewijs van iemand die aan 75 km per uur door de bebouwde kom rijdt, en die wordt staandegehouden door de politie kan ingetrokken worden, terwijl diezelfde bestuurder aan 120 km per uur door diezelfde bebouwde kom kan razen zonder intrekking van het rijbewijs, indien hij geflitst wordt door een

§ 1<sup>er</sup>, par une disposition prévoyant la mise à la chaîne du véhicule de la personne qui refuse de remettre son permis de conduire.

Pour terminer, une disposition est également prévue pour les infractions graves de la deuxième et de la troisième catégorie qui sont constatées « au vol ». Il serait inadmissible de retirer le permis de conduire d'un conducteur qui est, par exemple, interpellé par la police parce qu'il roule à 80 km par heure en agglomération, alors que le permis de celui qui « passe » au même endroit à 120 km par heure, mais dont l'infraction a été constatée par un appareil fonctionnant sans la présence d'un agent qualifié, et qui n'a dès lors pas été interpellé, ne serait pas retiré. De même, on devrait pouvoir retirer le permis de conduire à un conducteur qui a mis un piéton en danger (ce qui constitue une infraction grave), mais qui n'a pas été interpellé, alors que ce serait le cas s'il l'avait été.

N° 37 DE M. **ANSOMS**  
(en ordre subsidiaire)

Art. 24bis (nouveau)

**Insérer un article 24bis, libellé comme suit :**

« Art. 24bis.— L'article 55 des mêmes lois coordonnées est complété par l'alinéa suivant :

« Si une infraction grave de la deuxième ou de la troisième catégorie, visée à l'article 29, § 1<sup>er</sup>, est constatée sans que le contrevenant ait pu être interpellé, le permis de conduire sera retiré selon les modalités fixées par le Roi. ».

JUSTIFICATION

Dans l'état actuel des choses, le permis de conduire ne peut être retiré si le contrevenant n'est pas interpellé. Cette situation se solde, par exemple, par une différence inadmissible – pour ne pas parler d'une discrimination – entre un contrevenant qui est « flashé » par une caméra manuelle et qui est interpellé et un contrevenant qui est « flashé » par une caméra automatique et qui n'est pas contraint d'immobiliser son véhicule.

L'état actuel de la législation génère des situations incompréhensibles. Un conducteur qui traverse une agglomération à 75 kilomètres à l'heure et qui est interpellé par la police peut se voir retirer son permis, tandis que ce même conducteur peut foncer à 120 kilomètres à l'heure à travers cette même agglomération sans se voir retirer son permis, s'il est « flashé » par

onbemande camera en niet wordt staandegehouden.

Dit geldt echter niet alleen voor snelheidsovertredingen. Het rijbewijs van een bestuurder die een voetganger in gevaar heeft gebracht (= een zware overtreding) maar die niet werd staandegehouden, kan niet ingetrokken worden (alhoewel de politie de nummerplaat heeft genoteerd) terwijl zulks wel het geval is als de dader wordt staandegehouden.

Naarmate zulks meer geweten is, zullen een aantal bestuurders nog meer in de verleiding komen om risico's te gaan nemen, teneinde niet te worden staandegehouden en hun rijbewijs te behouden.

#### Nr. 38 VAN DE HEER ANSOMS

Art. 24bis (nieuw)

##### Een artikel 24bis invoegen, luidende :

«Art. 24bis. — In artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten worden in punt 5° de woorden «overtredingen bedoeld in artikel 29» vervangen door de woorden «zware overtredingen van de tweede en de derde graad, zoals bedoeld in artikel 29, § 1»

#### VERANTWOORDING

Het lijkt ons overdreven om de zware overtredingen van de eerste graad in aanmerking te laten komen voor een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. De wetgever moet voorzichtig zijn dat hij het draagvlak dat bij de bevolking is ontstaan m.b.t. een strengere handhaving, niet bruskeert. Wij betwijfelen bv. of de bevolking het zal aanvaarden dat iemand, die op een fietspad of een voetpad even parkeert, daarvoor zijn rijbewijs voor een maand kan kwijtspelen.

#### Nr. 39 VAN DE HEER ANSOMS

Art. 24ter (nieuw)

##### Een artikel 24ter invoegen, luidende :

«Art. 24ter. — In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een artikel 55bis ingevoegd op luidende :

«Art. 55bis. — De Koning bepaalt de maatregelen ter voorkoming van fraude met rijbewijzen».

#### VERANTWOORDING

Er moeten dringend maatregelen worden genomen om fraude met rijbewijzen te voorkomen. Wij vernemen dat bepaalde bestuurders die recidiveren met zware overtredingen, zich «gewapend» hebben tegen verlies van het rijbewijs. Zo hebben zij een duplicaat gevraagd voor het rijbewijs dat zij zagezegd ver-

une caméra automatique et n'est pas interpellé.

Cette situation ne s'applique pas uniquement aux excès de vitesse. C'est ainsi que le permis de conduire d'un conducteur qui a mis en danger un piéton (une infraction grave), mais qui n'a pas été interpellé, ne pourra pas être retiré (bien que la police ait relevé sa plaque d'immatriculation), alors que ce sera effectivement le cas si l'auteur a été interpellé.

Plus cette situation sera connue, plus nombreux seront les conducteurs tentés de prendre des risques pour éviter d'être interpellés et conserver ainsi leur permis de conduire.

#### N° 38 DE M. ANSOMS

Art. 24bis (nouveau)

##### Insérer un article 24bis, libellé comme suit :

«Art. 24bis. — À l'article 55, 5°, des mêmes lois coordonnées, remplacer les mots «infractions spécialement désignées par le Roi, visées à l'article 29» par les mots «infractions graves des deuxième et troisième degrés, visées à l'article 29, § 1<sup>er</sup>».

#### JUSTIFICATION

Il nous semble excessif que les infractions graves du premier degré puissent entraîner un retrait immédiat du permis de conduire. Il convient en effet que le législateur veille à ne pas compromettre le soutien dont bénéficie, dans la population, l'intention de mener une politique répressive plus sévère. Nous doutons, par exemple, que la population accepte qu'un automobiliste qui, pour un instant, a garé son véhicule sur une piste cyclable ou sur un trottoir, puisse, au motif de cette infraction, être privé de son permis de conduire pour une durée d'un mois.

#### N° 39 DE M. ANSOMS

Art. 24ter (nouveau)

##### Insérer un article 24ter, libellé comme suit :

«Art. 24ter. — Un article 55bis, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois coordonnées :

«Art. 55bis. — Le Roi fixe les mesures relatives à la prévention de la fraude aux permis de conduire.».

#### JUSTIFICATION

Il convient de prendre d'urgence des mesures afin d'éviter la fraude aux permis de conduire. Il nous revient en effet que certains conducteurs récidivistes, auteurs d'infractions graves, se seraient «prémunis» contre la perte de leur permis de conduire. Prétextant avoir perdu ce dernier, ils en auraient demandé un

loren hebben, maar hebben in werkelijkheid twee rijbewijzen. Indien hun «duplicaat» wordt ingetrokken hebben zij nog het eigen oorspronkelijke rijbewijs.

De strijd tegen deze fraude is niet gemakkelijk. Eén element van bestrijding zou alvast de oprichting kunnen zijn van een databank van ingetrokken rijbewijzen, die elke keer geconsulteerd wordt bij elke intrekking van het rijbewijs. Indien de politie dan vaststelt dat de databank op het moment van intrekking meldt dat het rijbewijs al ingetrokken is; dan is de fraude duidelijk; en dan geldt als misdrijf dat de houder van het rijbewijs valsheid in geschrifte heeft gepleegd. Uiteraard met de sancties daaraan verbonden.

#### Nr. 40 VAN DE HEER ANSOMS

##### Art.25

#### De volgende wijzigingen aanbrengen :

**a) De huidige tekst, die § 2 zal vormen, doen voorafgaan door en § 1, luidende :**

« § 1. Artikel 56, eerste lid, van dezelfde gecoördineerde wetten, wordt aangevuld als volgt :

*Het eerste lid «vanaf de vijftiende dag van de intrekking». »;*

*b) in het ontworpen tweede lid, 1° de woorden «een maand» vervangen door de woorden «eenentwintig dagen».*

#### VERANTWOORDING

Dit artikel wijzigt het artikel 56 WPW. Het bestaande artikel stelt

a) dat het ingetrokken rijbewijs door het openbaar ministerie teruggegeven *kan* worden, ofwel ambtshalve, ofwel op verzoek van de houder van het rijbewijs ;

b) dat het ingetrokken rijbewijs *moet* teruggegeven worden na 15 dagen, tenzij de procureur des Konings beslist tot een verlenging met 15 dagen.

Het nieuwe artikel van het wetsontwerp verdubbelt deze termijn van 15 dagen tot een maand, alsook de eventuele verlenging van die intrekking door de procureur die ook een maand wordt.

Wij stellen voor om de termijn waarop het rijbewijs verplicht moet teruggegeven worden aan de dader op 21 dagen te brengen. Anderzijds willen wij echter de mogelijkheid voor het openbaar ministerie om het rijbewijs ambtshalve of op verzoek van de dader vrijwillig terug te geven slechts laten ingaan vanaf de 15<sup>e</sup> dag na de intrekking. Op die manier geldt de intrekking van het rijbewijs *in elk geval* voor 15 dagen.

duplicata, duplicata leur permettant, en réalité, de disposer de deux permis de conduire. En cas de retrait de ce «duplicata», ils disposeraient ainsi toujours de l'original.

S'il est malaisé de lutter contre la fraude dénoncée plus haut, la création d'une banque de données où seraient enregistrés tous les retraits de permis, pourrait constituer un instrument de lutte efficace en la matière. En effet, cette banque de données pourrait être consultée lors de chaque retrait de permis, et la police pourrait ainsi clairement établir la fraude commise par le titulaire du permis de conduire concerné en constatant que ce dernier a déjà été retiré. L'infraction constatée constituerait dans ce cas un faux en écritures, faux qui serait sanctionné en conséquence.

#### N° 40 DE M. ANSOMS

##### Art. 25

#### Apporter les modifications suivantes :

**a) faire précéder le texte actuel, qui formera le § 2, par un § 1<sup>er</sup>, libellé comme suit :**

« § 1<sup>er</sup>. L'article 56, alinéa 1<sup>er</sup>, des mêmes lois coordonnées est complété comme suit :

« à partir du quinzième jour du retrait » ; » ;

*b) dans l'alinéa 2, 1°, proposé, remplacer les mots « un mois » par les mots « vingt et un jours ».*

#### JUSTIFICATION

Cet article modifie l'article 56 de la loi relative à la police de la circulation routière. L'article actuel prévoit :

a) que le permis de conduire *peut* être restitué par le ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du titulaire ;

b) que le permis de conduire est obligatoirement restitué après quinze jours, à moins que le procureur qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période de quinze jours.

Le nouvel article du projet de loi porte ce délai de quinze jours à un mois, et la prorogation éventuelle par le procureur du Roi passe également de quinze jours à un mois.

Nous proposons de ramener à vingt et un jours le délai dans lequel le permis de conduire doit obligatoirement être restitué à l'auteur de l'infraction. Par ailleurs, nous voulons cependant que le ministère public ne puisse restituer le permis de conduire, soit d'office, soit à la requête du titulaire, qu'à partir du quinzième jour du retrait. De cette manière, le permis de conduire sera en tout cas retiré pour une période de quinze jours.

Door dit amendement wordt de globale balans m.b.t. de intrekking van het rijbewijs in de praktijk iets zwaarder dan in de tekst die de minister voorstelt. Immers, op dit ogenblik zijn bepaalde magistraten al te toegeeflijk m.b.t. de vrijwillige teruggave van het rijbewijs aan de overtreder.

Jos ANSOMS (CD&V)

#### Nr. 41 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

##### Art. 27

**In het ontworpen artikel 58bis de volgende wijzigingen aanbrengen :**

**a) § 1, eerste lid vervangen als volgt :**

*De oplegging van het voertuig wordt als beveiligingsmaatregel bevolen in de gevallen bedoeld in artikel 30, § 3, artikel 48, eerste lid, artikel 55, § 3, en artikel 57.»;*

**b). § 3, eerste lid, vervangen als volgt :**

*«De oplegging als beveiligingsmaatregel wordt, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de overtreder, beëindigd door de personen die de oplegging hadden bevolen».*

#### VERANTWOORDING

a). Het nieuwe artikel 58bis geeft de mogelijkheid aan de parketten om het voertuig aan de ketting te leggen wanneer iemand zonder geldig rijbewijs rijdt, of wanneer hij toch rijdt terwijl hij vervallen is verklaard van het recht op sturen.

Wij willen dit nieuwe artikel 58bis uitbreiden. Op de eerste plaats moet volgens ons in zulke gevallen het voertuig sowieso aan de ketting worden gelegd.

Bovendien geldt dat o.i. ook voor het voertuig van diegene die zijn rijbewijs weigert af te geven op het ogenblik dat het wordt ingetrokken (art. 55) of wanneer hij zijn rijbewijs niet bij de griffie neerlegt bij veroordeling (art. 57) tot verval van het recht op sturen.

Er is immers veel kans dat diegene die weigert zijn rijbewijs te overhandigen aan de politie of die na een veroordeling tot verval van het recht op sturen, zijn rijbewijs niet binnenbrengt bij de griffie, van plan is om tijdens de periode van intrekking van het rijbewijs of verval van het recht op sturen toch plaats te nemen achter het stuur. Blijkbaar hebben sommige parketten daar moeilijkheden mee.

Globalement, le présent amendement durcit, dans la pratique, la mesure de retrait du permis de conduire par rapport à ce que prévoit le texte du projet. En effet, certains magistrats sont à l'heure actuelle par trop indulgents en ce qui concerne la restitution volontaire du permis de conduire à l'auteur de l'infraction.

#### N° 41 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

##### Art. 27

**Dans l'article 58bis, proposé, apporter les modifications suivantes :**

**a) Remplacer le § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, par l'alinéa suivant :**

*« L'immobilisation du véhicule comme mesure de sûreté est ordonnée dans les cas visés à l'article 30, § 3, à l'article 48, alinéa 1<sup>er</sup>, à l'article 55, § 3, et à l'article 57. »*

**b) Remplacer le § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, par l'alinéa suivant :**

*« Il est mis fin à l'immobilisation comme mesure de sûreté, soit d'office, soit à la demande du contrevenant, par les personnes qui avaient ordonné l'immobilisation. ».*

#### JUSTIFICATION

a) Le nouvel article 58bis donne la possibilité aux parquets d'immobiliser le véhicule si un conducteur roule sans permis de conduire valable ou s'il continue tout de même à rouler alors qu'il a été déclaré déchu du droit de conduire.

Nous souhaitons élargir la portée de ce nouvel article 58bis. En premier lieu, le véhicule doit de toute façon être immobilisé dans ces cas.

De plus, nous estimons que cette mesure doit également s'appliquer au véhicule de celui qui refuse de remettre son permis au moment où celui-ci est retiré (art. 55) ou s'il ne remet pas son permis au greffe en cas de condamnation à la déchéance du droit de conduire (art. 57).

Il y a en effet de fortes chances que celui qui refuse de remettre son permis de conduire à la police ou qui - après une condamnation à la déchéance du droit de conduire - ne remet pas son permis de conduire au greffe, a l'intention de continuer à conduire durant la période de retrait du permis de conduire ou de déchéance du droit de conduire. Certains parquets éprouvent manifestement des difficultés à cet égard.

De nieuwe mogelijkheid voor het openbaar ministerie om bij het niet inleveren van het rijbewijs op te treden met oplegging van het voertuig geeft een middel om zulk bedrog te voorkomen. Op die manier wordt de strafuitvoering verbeterd.

b). Het tweede punt van het amendement is een veel betere formulering van het eerste lid van § 3. Zoals de Nederlandse tekst in het wetsontwerp zelf is geformuleerd, lijkt het wel alsof het voertuig was opgelegd op verzoek van de overtreder.

#### Nr. 42 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

##### Art. 27bis (nieuw)

##### **Invoegen van een artikel 27bis, luidende :**

«Art. 27bis. — *In dezelfde gecoördineerde wetten, wordt een artikel 58ter ingevoegd, luidende :*

«Art. 58ter. — *Bij vaststelling op de openbare weg dat een motorvoertuig in het verkeer werd gebracht waarvan de snelheid en/of het vermogen op welke wijze dan ook werd opgedreven, wordt het voertuig steeds opgelegd gedurende een periode van minstens dertig dagen. De uitrustingen worden in beslaggenomen, zelfs als ze niet tot de overtreder behoren, verbeurdverklaard overeenkomstig de artikelen 42 en 43 van het Strafwetboek of artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering, en vernietigd».*

*De herstelling van het voertuig in de wettelijke staat gebeurt op kosten van de eigenaar van het voertuig.» . ».*

##### VERANTWOORDING

Door dit amendement wordt *de gedragfout* (nl. het in het verkeer brengen van een opgedreven voertuig) overgeheveld van de technische voertuigenwet van 21 juni 1985 naar de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Een gedragfout hoort immers niet thuis in een technische voertuigenwet.

Bovendien wordt de over te hevelen bepaling uitgebreid : het gaat hier niet alleen meer over het in het verkeer brengen van opgedreven bromfietsen, maar over het in het verkeer brengen van *alle* opgedreven motorvoertuigen, en dus bv. ook over « chip-tuning » of het gebruik van « powerboxen » in auto's.

Door deze overheveling valt deze overtreding bovendien ook onder de wet betreffende de politie over het wegverkeer en komt de opbrengst van de boete ook in aanmerking om gedeeltelijk naar de lokale politie te gaan.

La possibilité nouvelle qui est ainsi offerte au ministère public d'intervenir en immobilisant le véhicule si le permis de conduire n'est pas remis, permet d'éviter ce genre de fraude. L'exécution de la peine s'en trouvera ainsi améliorée.

b) Le deuxième volet de l'amendement vise à mieux formuler l'alinéa 1<sup>er</sup> du § 3. La formulation actuelle du texte français dans le projet de loi lui-même donne à penser que le véhicule a été immobilisé à la demande du contrevenant.

#### N° 42 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

##### Art. 27bis (nouveau)

##### **Insérer un article 27bis, libellé comme suit :**

« Art. 27bis. — *Un article 58ter, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois coordonnées :*

« Art. 58ter. — *En cas de constatation, sur la voie publique, de la mise en circulation d'un véhicule motorisé auquel des modifications de quelque nature que ce soit ont été apportées en vue d'augmenter sa vitesse et/ou la puissance de son moteur, le véhicule est toujours immobilisé pour une période de trente jours au minimum. Les équipements sont saisis, même s'ils n'appartiennent pas au contrevenant, confisqués conformément aux articles 42 et 43 du Code pénal ou à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle, et détruits.*

*La remise en état du véhicule concerné afin qu'il satisfasse aux conditions légales en vigueur est à la charge de son propriétaire. » . »*

##### JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à transférer la disposition incriminant *le comportement fautif* (à savoir, la mise en circulation d'un véhicule dont la vitesse ou la puissance a été augmentée) de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, à la loi relative à la police de la circulation routière. Une telle disposition n'a en effet pas sa place dans la loi du 21 juin 1985 précitée.

La portée de la disposition transférée est en outre élargie : il ne s'agit plus seulement de la mise en circulation de cyclomoteurs dont la vitesse ou la puissance aurait été augmentée, mais également de la mise en circulation de tout véhicule motorisé, de sorte que la disposition vise donc également, par exemple, le « *chip-tuning* » ou l'utilisation de « *powerbox* » dans les voitures.

Faisant relever cette infraction de la loi relative à la police de la circulation routière, ce transfert a en outre pour conséquence que le produit de l'amende ira en partie à la police locale.

Nr. 43 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 28bis (nieuw)

**Invoegen van een artikel 28bis, luidende :**

«Art 28bis. — In titel V, hoofdstuk I van dezelfde gecoördineerde wetten wordt een afdeling 1ter ingevoegd, luidende :

«Afdeling 1ter. Verplichte onderzoeken bij ernstige letselongevallen».

«Art. 62ter. — Indien de vaststellende agent bij een ernstig ongeval met doden of zwaargewonden aanwijzingen heeft dat een overtreding van de maximum toegelaten snelheid van de eerste categorie werd begaan, wordt steeds onderzocht of het motorvoertuig van de overtreder uitgerust is met welk middel dan ook om de snelheid en/of het vermogen van het voertuig op te drijven of met toestellen of uitrustingen zoals bedoeld in artikel 62bis.».

## VERANTWOORDING

De wetgever moet er niet alleen voor zorgen dat de verkeersveiligheid wordt bevorderd, maar ook dat de rechten van de slachtoffers en hun families worden gevrijwaard. Zo moet het dossier van een zwaar letselongeval steeds volledig zijn om de rechter alle elementen te bezorgen om een verantwoorde uitspraak te doen..

Dit amendement moet o.i. tot deze volledigheid bijdragen. Indien een zeer zware snelheidsovertreding (van eerste categorie) aan de basis lag van de dood of de zware letsels van het slachtoffer, moet de politierechter steeds weten of het voertuig van de dader niet opgedreven was, en of het niet uitgerust was met een radarverklikker of aanverwant toestel dat de bedoeling heeft politiecontroles met automatisch werkende toestellen te verhinderen.

Deze nieuwe bepaling zal bovendien meer «vlees en bloed» geven aan het bestaande verbod om zulke apparaatjes te gebruiken. Het is moeilijk zonet onmogelijk om de aanwezigheid ervan vast te stellen op het ogenblik dat de voertuigen voorbijrijden. Wij verwachten dat voorliggende nieuwe bepaling het gebruik van zulke apparaatjes toch zal ontmoedigen.

Nr. 44 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 28ter (nieuw)

**In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een artikel 62ter ingevoegd, dat luidt als volgt :**N° 43 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 28bis (nouveau)

**Insérer un article 28bis, libellé comme suit :**

« Art.28bis. — Il est inséré, dans le titre V, chapitre 1<sup>er</sup>, des mêmes lois coordonnées, une section 1<sup>er</sup>ter, libellée comme suit :

« Section 1<sup>er</sup>ter. Examens obligatoires en cas d'accidents graves ayant causé des lésions corporelles.

Art. 62ter. — Si l'agent qui a procédé aux constatations lors d'un accident grave avec morts ou blessés graves dispose d'indices dont il ressort qu'a été commise une infraction de la première catégorie consistant en un dépassement de la vitesse maximale autorisée, il est toujours examiné si le véhicule à moteur de l'auteur de l'infraction a été muni d'un quelconque dispositif permettant d'augmenter la vitesse et/ou la puissance du véhicule ou de moyens ou d'équipements visés à l'article 62bis. »

## JUSTIFICATION

Le législateur doit non seulement veiller à promouvoir la sécurité routière, mais aussi à sauvegarder les droits des victimes et de leur famille. C'est ainsi que le dossier relatif à un accident grave ayant causé des lésions corporelles doit toujours être complet, afin que le juge dispose de tous les éléments lui permettant de statuer en connaissance de cause.

Nous estimons que le présent amendement devrait faire en sorte que ce dossier soit complet. Si un excès de vitesse très grave (de première catégorie) a été à l'origine de la mort ou des lésions graves de la victime, le juge de police doit toujours savoir si le moteur du véhicule de l'auteur n'a pas été gonflé ou s'il n'a pas été muni d'un détecteur de radar ou d'un dispositif analogue ayant pour but d'empêcher les contrôles de police effectués à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement.

Cette nouvelle disposition donnera en outre plus de poids à l'interdiction d'utiliser des tels dispositifs. Il est en effet difficile, voire impossible, d'en constater la présence lorsque les véhicules sont en mouvement. Nous espérons que cette nouvelle disposition découragera l'utilisation de tels dispositifs.

N° 44 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 28ter (nouveau)

[Voir amendement n° 43]

«Artikel 62ter. — Indien de vaststellende agent bij een ernstig ongeval met doden of zwaargewonden aanwijzingen heeft dat een overtreding van de maximum toegelaten snelheid van de eerste categorie werd begaan, wordt steeds onderzocht of het motorvoertuig van de overtreder uitgerust is met welk middel dan ook om de snelheid en/of het vermogen van het voertuig op te drijven of met toestellen of uitrustingen zoals bedoeld in artikel 62bis.»

## VERANTWOORDING

Zie amendement nr 43.

## Nr. 45 VAN DE HEER ANSOMS

Art. 28bis (nieuw)

**Invoegen van een artikel 28bis, luidende :**

«Art. 28bis. — Artikel 65, § 1, eerste lid, van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld als volgt:

*De betaling van een som binnen een door de Koning bepaalde termijn is evenwel niet toegestaan voor de overtredingen bedoeld in artikel 65bis, § 1.»*

## VERANTWOORDING

Dit amendement moet samengelezen worden met artikel 31 van het wetsontwerp.

Het systeem van de minnelijke schikking en de onmiddellijke inning interfereert met de administratieve afhandeling van de in artikel 65bis, § 1, vermelde overtredingen.

Wij willen de interferentie van het systeem van de minnelijke schikking met de administratieve boete uitschakelen. Daarom wordt in dit amendement bij artikel 65 het systeem van de minnelijke schikking niet van toepassing verklaard op de overtredingen die administratief worden afgewerkt.

Anderzijds moet de mogelijkheid van de onmiddellijke boete overeind blijven, ook voor de overtredingen die op basis van het nieuwe artikel 65bis, § 1, administratief worden afgewerkt. Door een amendement bij artikel 65bis, § 1, zullen wij de mogelijkheid laten dat een onmiddellijke boete wordt geïnd, zodat de keuze blijft tussen een onmiddellijke boete en een administratieve boete. Het systeem van de onmiddellijke inning is immers, criminologisch bekeken, bijzonder effectief omdat de band tussen overtreding en sanctie onmiddellijk optreedt. Bovendien is het een effectief sanctioneringsmiddel voor buitenlanders die in ons land een overtreding begaan.

## JUSTIFICATION

[Voir amendement n° 43]

## N° 45 DE M. ANSOMS

Art. 28bis (nouveau)

**Insérer un article 28bis, libellé comme suit :**

«Art. 28bis. — L'article 65, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, des mêmes lois coordonnées est complété comme suit :

*«Le paiement d'une somme dans un délai fixé par le Roi n'est cependant pas autorisé pour les infractions visées à l'article 65bis, § 1<sup>er</sup>.».*

## JUSTIFICATION

Le présent amendement doit être lu conjointement avec l'article 31 du projet de loi.

Le système de la transaction et de la perception immédiate interfère avec le traitement administratif des infractions visées à l'article 65bis, § 1<sup>er</sup>.

Nos souhaitons éliminer l'interférence entre la transaction et l'amende administrative. C'est pourquoi le présent amendement à l'article 65 prévoit que le système de la transaction n'est pas applicable aux infractions visées à l'article 65bis, § 1<sup>er</sup>.

Il faut cependant éviter de compromettre la possibilité de l'amende immédiate, et ce, également pour les infractions traitées, sur le plan administratif, sur la base du nouvel article 65bis, § 1<sup>er</sup>. En présentant un amendement à l'article 65bis, § 1<sup>er</sup>, nous allons consolider la possibilité de la perception immédiate, et ce, afin que subsiste le choix entre une amende immédiate et une amende administrative. En effet, le système de la perception immédiate est particulièrement efficace, sur le plan psychologique, dès lors que le rapport entre l'infraction et la sanction est établi de manière immédiate. De plus, il s'agit d'un instrument de répression efficace à l'encontre des étrangers qui commettent une infraction dans notre pays.

Nr. 46 VAN DE HEER **ANSOMS**

## Art. 31

**De ontworpen artikelen 65bis en 65ter vervangen als volgt :**

« Artikel 65bis. — § 1. Voor de overtredingen op de reglementen zoals bedoeld in artikel 29 met uitzondering van de zware overtredingen van de eerste categorie en van de overtredingen van artikel 34, § 1, wordt door de ontvanger van de penale boeten een bevel tot betaling van een geldsom opgelegd.

*Deze bepaling geldt niet*

- a) indien er een onmiddellijke boete zoals bedoeld in artikel 65, wordt geïnd ;
- b) indien het feit schade aan derden heeft veroorzaakt ;
- c) indien artikel 29ter van deze wet van toepassing is ;
- d) indien er samenloop is met een misdrijf waarvoor het bevel tot betaling van een geldsom niet van toepassing is.

*Strafrechtelijke vervolging en toepassing van boek II, titel VIII, hoofdstuk IIIII van het Wetboek van Strafvordering worden uitgesloten ten aanzien van de overtreiding die overeenkomstig artikel 65bis met een bevel tot betaling van een geldsom wordt gesanctioneerd, tenzij de dader de boete betwist en eist dat zijn schuld zou worden vastgesteld door de politierechter.*

§ 2. *Het bedrag van deze som bedraagt 90 % van het minimumbedrag van de strafrechtelijke boete die in artikel 29 voor de overeenstemmende categorie is bepaald, verhoogd met de opdecimen, maar mag nooit minder dan 10 euro, verhoogd met de opdecimen, bedragen.*

*De vaststelling van meerdere samenlopende inbreuken op de in § 1 bedoelde overtredingen zal het voorwerp uitmaken van een betaling van een enkele som.*

*Artikel 65ter*

§ 1. *Indien de identiteit van de dader niet bij de vaststelling werd bepaald, geeft de ontvanger van de penale boeten binnen de 14 dagen nadat hij het proces-verbaal ontving vanwege de bevoegde agent, aan de eigenaar van het voertuig, de mogelijkheid om desgevallend binnen de veertien dagen, te rekenen vanaf de datum*

N° 46 DE M. **ANSOMS**

## Art. 31

**Remplacer les articles 65bis et 65ter proposés par les dispositions suivantes :**

« Art. 65bis. — § 1<sup>er</sup>. *En cas d'infraction aux règlements visés à l'article 29, à l'exception des infractions graves de premier degré et des infractions à l'article 34, § 1<sup>er</sup>, un ordre de paiement d'une somme est imposé par le receveur des amendes pénales.*

*La présente disposition ne s'applique pas :*

- a) *si une amende est immédiatement perçue, comme le prévoit l'article 65 ;*
- b) *si le fait n'a pas causé de dommage à autrui ;*
- c) *si l'article 29ter de la présente loi est d'application ;*
- d) *en cas de concours avec une infraction pour laquelle l'ordre de paiement d'une somme n'est pas d'application.*

*Les poursuites pénales et l'application du livre II, titre VIII, chapitre III du Code d'instruction criminelle sont exclues pour l'infraction qui, conformément à l'article 65bis, est sanctionnée par un ordre de paiement d'une somme, à moins que le contrevenant ne conteste l'amende et exige que la faute soit constatée par le juge du tribunal de police.*

§ 2. *Le montant de cette somme s'élève à 90 % du montant minimum de l'amende pénale prévue à l'article 29 pour la catégorie correspondante, majorée des centimes additionnels, mais ne peut jamais être inférieur à dix euros, majorés des centimes additionnels.*

*Une somme unique sera payée en cas de constatation d'un concours d'infractions visées au § 1<sup>er</sup>.*

*Article 65ter*

§ 1<sup>er</sup>. *Si l'identité de l'auteur n'a pas été établie lors de la constatation, le receveur des amendes pénales donne, dans les quatorze jours à compter de la date à laquelle il a reçu le procès-verbal de l'agent compétent, la possibilité au propriétaire du véhicule de communiquer l'identité du contrevenant, le cas échéant dans*



waarop dit bericht door de ontvanger werd verstuurd, de identiteit van de overtreder bekend te maken.

Indien artikel 29 ter van toepassing is, verstuurt de ontvanger van de penale boeten het dossier naar de procureur des Konings.

§ 2. Het bevel tot betaling bedoeld in artikel 65bis wordt opgelegd en ondertekend door de ontvanger der penale boeten en bevat tenminste de volgende vermeldingen :

- 1° de dagtekening,
- 2° de identiteit van de overtreder en desgevallend de nummerplaat van het voertuig waarmee de overtredding werd begaan ;
- 3° de ten laste gelegde feiten en de geschonden wetsbepalingen ;
- 3° de datum en het tijdstip waarop en de plaats waar de overtredding is vastgesteld ;
- 5° het bedrag van de som evenals de wijze waarop deze moet worden betaald ;
- 6° de dag waarop de som uiterlijk moet zijn bepaald, evenals de voorziene verhoging wanneer niet tijdig wordt betaald ;
- 7° de modaliteiten betreffende het beroep bij de politierechter, onverminderd de uitvoering van de geheven som.

§ 3. Het bevel tot betaling van de som wordt, op straffe van ongeldigheid, door de ontvanger der penale boeten aan de overtreder aangetekend gezonden binnen een termijn van 14 dagen vanaf de dag dat de identiteit van de dader vaststaat.

§ 4. De overtreder is gehouden de som te betalen binnen de maand na de kennisgeving van het bevel tot betaling, ook indien hij de boete betwist en eist dat zijn schuld wordt vastgesteld door de politierechter. De kennisgeving wordt geacht te hebben plaatsgevonden op de tweede dag die volgt op die van de verzending.

Indien de politierechter de dader die de overtredding betwist veroordeelt, mag hij niet veroordelen beneden het minimumbedrag van de boete, overeenkomstig de categorie bedoeld in artikel 29. Indien hij de dader die de overtredding betwist, vrijspreekt, wordt de betaalde boete terugbetaald door de ontvanger van de penale boeten.

Wanneer de overtreder het bevel tot betaling niet geheel voldoet binnen de in het eerste lid bepaalde termijn, wordt het bedrag ervan met 25 % verhoogd.

Het aldus verhoogde bedrag moet binnen de maand na aanmaning, waarover het overeenkomstig het vorige lid verhoogde bedrag is opgenomen, worden betaald.

un délai de quatorze jours à compter de la date à laquelle cet avis a été envoyé par le receveur.

Si l'article 29ter est applicable, le receveur des amendes pénales envoie le dossier au procureur du Roi.

§ 2. L'ordre de paiement visé à l'article 65bis est imposé et signé par le receveur des amendes pénales et comprend au moins les mentions suivantes :

- 1° la date ;
- 2° l'identité du contrevenant et, le cas échéant, la plaque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise ;
- 3° les faits mis à charge et les dispositions légales violées ;
- 4° la date, le moment et le lieu où l'infraction a été constatée ;
- 5° le montant de la somme ainsi que le mode de paiement ;
- 6° le jour où la somme doit être payée au plus tard, ainsi que la majoration prévue si elle n'est pas payée à temps ;
- 7° les modalités d'appel auprès du juge du tribunal de police, sous réserve de l'exécution de la somme prélevée ;

§ 3. L'ordre de paiement de la somme est envoyé, à peine de nullité, par lettre recommandée au contrevenant par le receveur des domaines, dans un délai de quatorze jours à compter du jour où l'identité de l'auteur est établie.

§ 4. Le contrevenant est tenu de payer la somme dans le mois de la signification de l'ordre de paiement, même s'il conteste l'amende et exige que sa faute soit établie par le juge de police. La signification est censée avoir eu lieu le deuxième jour suivant celui de l'envoi.

S'il condamne le contrevenant qui conteste l'infraction, le juge de police ne peut le condamner à payer une somme inférieure au montant minimum de l'amende fixé conformément à l'article 29. S'il acquitte l'auteur qui conteste l'infraction, l'amende payée est remboursée par le receveur des amendes pénales.

Si le contrevenant ne satisfait pas entièrement à l'ordre de paiement dans le délai visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, le montant en est majoré de 25%.

Le montant ainsi majoré doit être payé dans le mois de la mise en demeure, dans laquelle figure le montant majoré conformément à l'alinéa précédent.

§ 5. De overtreder is gehouden de som te betalen binnen de maand na de kennisgeving van het bevel tot betaling, ook indien hij de boete betwist en eist dat zijn schuld wordt vastgesteld door de politierechter. De kennisgeving wordt geacht te hebben plaatsgevonden op de tweede dag die volgt op die van de verzending.

§ 6. Indien de politierechter de dader die de overtreding betwist veroordeelt, mag hij niet veroordelen beneden het minimumbedrag van de boete, overeenkomstig de categorie bedoeld in artikel 29. Indien hij de dader die de overtreding betwist, vrijspreekt, wordt de betaalde boete terugbetaald door de ontvanger van de penale boeten.

Wanneer de overtreder het bevel tot betaling niet geheel voldoet binnen de in het eerste lid bepaalde termijn, wordt het bedrag ervan met 25 % verhoogd.

Het aldus verhoogde bedrag moet binnen de maand na aanmaning, waarover het overeenkomstig het vorige lid verhoogde bedrag is opgenomen, worden betaald. Wanneer de overtreder nalaat de som binnen de in § 5, 4e lid bedoelde termijn te betalen, wordt het bevel tot betaling van de som van rechtswege uitvoerbaar. De invordering gebeurt door de gerechtsdeurwaarder in opdracht van de ontvanger van de penale boeten.

§ 7. De overtreder kan een schriftelijk verzoek tot intrekking van het bevel of tot vermindering van het bedrag van de som tot de politierechter richten binnen een termijn van 14 dagen na de kennisgeving van het bevel tot betaling. Dit verzoek is slechts ontvankelijk na volledige betaling van de overeenkomstig § 4, eerste lid opgelegde som, en mits voorlegging van een attest van het OCMW van zijn woonplaats, dat zijn onvermogen tot het betalen van de som bewijst.

De politierechter beoordeelt de wettigheid en de proportionaliteit van de opgelegde som. Hij kan de beslissing van de ontvanger van de penale boeten bevestigen, hervormen of intrekken.

Een hoger beroep tegen de beslissing van de politierechter kan worden ingesteld bij de correctionele rechtbank die zetelt in graad van beroep. Dit hoger beroep wordt ingesteld overeenkomstig de artikelen 1056 en 1057 van het Gerechtelijk Wetboek.

Enkel een voorziening in cassatie kan tegen het vonnis van de correctionele rechtbank worden ingesteld.

Onder voorbehoud van de toepassing van de vorige leden zijn de bepalingen van het gerechtelijk wetboek van toepassing op het beroep bij de correctionele rechtbank.

§ 5. Si le contrevenant néglige de payer la somme dans le délai visé au § 5, alinéa 4, l'ordre de paiement de la somme est exécutable de plein droit. La perception se fait par l'huissier de justice pour le compte du receveur des amendes pénales.

§ 6. Si le contrevenant continue à ne pas payer totalement la somme due conformément au § 5, alinéa 3, après avertissement, le receveur des amendes pénales du domicile ou de la résidence principale du contrevenant ou celui du lieu de l'infraction peut lui-même immobiliser le véhicule immatriculé au nom du contrevenant aux frais de l'auteur.

L'immobilisation est levée au plus tôt le jour du paiement complet de la somme due et se fait sur décision du receveur. En cas d'immobilisation, les articles 53 et 54 sont d'application. Si le contrevenant n'a pas payé la somme due dans les six mois après la constatation de l'infraction, le receveur des amendes pénales peut procéder à la vente forcée du véhicule ou d'un autre objet, à condition qu'il soit la propriété du contrevenant.

§ 7. Le contrevenant peut adresser au juge du tribunal de police une requête écrite en vue de retirer l'ordre ou de diminuer le montant de la somme dans un délai de 14 jours après envoi de l'ordre de paiement. Cette requête n'est recevable qu'après paiement complet de la somme imposée conformément au § 4, alinéa 1<sup>er</sup>, et moyennant la présentation d'une attestation du CPAS de son domicile, qui prouve qu'il est dans l'incapacité de payer la somme.

Le juge du tribunal de police juge la légitimité et la proportionnalité de la somme due. Il peut confirmer, modifier ou retirer la décision du procureur du Roi.

Un recours contre la décision du juge du tribunal de police peut être introduit devant le tribunal correctionnel qui statue en degré d'appel. Ce recours est introduit conformément aux articles 1056 et 1057 du Code judiciaire.

Seul un pourvoi en cassation peut être introduit contre le jugement du tribunal correctionnel.

Sous réserve de l'application des alinéas précédents, les dispositions du Code judiciaire sont d'application pour le recours auprès du tribunal correctionnel.

§ 8. De bestanden van de ontvanger van de penale boeten betreffende de boetes, die administratief werden afgehandeld, kunnen steeds geconsulteerd worden door het openbaar ministerie en door de politierechter.

#### VERANTWOORDING

Dit amendement vervangt de semi-administratieve afhandeling van een aantal overtredingen, omdat het voorstel van de regering de bal mislaat.

A. Bedenkingen bij het systeem, voorgesteld door het wetsontwerp.

**Op de eerste plaats** is het systeem enkel van toepassing op overdreven snelheid, op roodlichtrijden, op alcohol en op drugs. Dit is gebeurd omdat men het systeem alleen maar wil toepassen op overtredingen die met automatische toestellen zijn vastgesteld, zodat er geen betwisting mogelijk is over de materialiteit van de feiten.

Dit roept volgende vragen op :

a) Waarom die nadruk op de materialiteit der feiten ? Men kan - en moet - het probleem van de betwisting immers steeds oplossen door de dader steeds de mogelijkheid te geven om naar de rechter te stappen (wat ook voorzien wordt).. Dus is het onbegrijpelijk waarom er zoveel problemen worden gemaakt over mogelijke betwistingen, en waarom er zo wordt vastgehouden aan de onbetwistbaarheid van de materialiteit van de feiten. Waarom zou hier een probleem moeten worden gemaakt van wat bv. in Nederland helemaal geen probleem is ?

b) bovendien : waarom is een vaststelling met een onbemande camera of een multanova minder betwistbaar dan een vaststelling van een parkeerovertrading of van het overschrijden van een doorlopende witte lijn door een agent, als deze zulks met eigen ogen heeft vastgesteld?

c) en als men dan toch vasthoudt aan de onbetwistbaarheid van de feiten : automatische toestellen (onbemande camera's) kunnen ook controleren of vrachtwagens het bord C21 niet overtreden («verboden voor ladingen van meer dan .een x-aantal ton»). Deze mogelijkheid is zelfs opgenomen in het kb over de overtredingen die in aanmerking komen voor vaststelling met onbemande camera. Als de onbetwistbaarheid van de feiten dan toch de basisnorm moet zijn voor zulk pseudo-administratief systeem, moet men consequent zijn en alle overtredingen die vaststelbaar zijn met automatische toestellen, onder het systeem laten vallen ;.

d) De door de regering voorgestelde wettekst richt zich uitsluitend op de bestaande mogelijkheden van de automatische controletoeestellen. Videocamera's geven ruimere mogelijkheden om zeer ernstige overtredingen die de veiligheid zwaar in het gedrang te brengen, te registreren. Of indien men geen videocamera's wil aanvaarden : de technologie gaat zodanig vooruit dat op korte termijn ook andere zeer ernstige overtredingen (bv. het overschrijden van een doorlopende witte lijn in

§ 8. Les fichiers du receveur des amendes pénales relatifs aux amendes qui ont fait l'objet d'un traitement administratif peuvent toujours être consultés par le ministère public et par le juge du tribunal de police.».

#### JUSTIFICATION

Le présent amendement tend à remplacer le règlement semi-administratif d'un certain nombre d'infractions, étant donné que la proposition du gouvernement manque complètement son objectif.

A. Réserves en ce qui concerne le système mis en place par le projet de loi.

**Premièrement**, ce système ne s'applique qu'aux excès de vitesse, au non-respect des feux de signalisation et à la consommation d'alcool et de drogues. Cette limitation est due au fait que l'on ne veut appliquer le système qu'aux infractions constatées par des appareils automatiques, afin que la matérialité des faits ne puisse faire l'objet d'aucune contestation.

Cette mesure soulève toutefois les questions suivantes :

a) Pourquoi une telle insistance sur la matérialité des faits ? L'on peut – et l'on doit – en effet toujours résoudre le problème de la contestation en permettant, à tout moment, à l'auteur des faits de saisir le juge (ce qui est d'ailleurs prévu). Nous ne comprenons dès lors pas pourquoi il est fait si grand cas d'éventuelles contestations, et pourquoi l'on fait si grand cas de l'incontestabilité de la matérialité des faits. Pourquoi faudrait-il créer, en l'espèce, un problème pour quelque chose qui, par exemple, n'en pose aucun aux Pays-Bas ?

b) En outre, pourquoi considère-t-on qu'une constatation faite à l'aide d'une caméra automatique ou d'un appareil Multanova est moins contestable que la constatation d'une infraction aux règles de stationnement ou du franchissement d'une ligne blanche continue par un agent, si celui-ci a constaté ces infractions de ses propres yeux ?

c) et si l'on s'accroche malgré tout à l'incontestabilité des faits, les appareils automatiques (caméras fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié) ne sont-ils pas également en mesure de contrôler si les camions respectent le signal C21 (accès interdit aux véhicules dont la masse en charge dépasse x tonnes). Cette possibilité de contrôle figure même dans l'arrêté royal déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fait foi jusqu'à preuve du contraire. Si l'incontestabilité des faits constitue néanmoins la norme de base d'un tel système pseudo-administratif, il faut être conséquent et rendre ce système applicable à toutes les infractions pouvant être constatées par des appareils automatiques.

d) Le texte de loi proposé par le gouvernement repose uniquement sur les possibilités existantes des appareils de contrôle automatiques. Les caméras vidéo offrent davantage de possibilités d'enregistrer des infractions très graves compromettant sérieusement la sécurité. Et si l'on ne veut pas des caméras vidéo, il faut être conscient que la technologie évolue si rapidement qu'à court terme, d'autres infractions graves (comme le franchissement d'une ligne blanche continue à l'approche du

een bocht of bij het naderen van de top van een heuvel) kan detecteren met onbemande camera's. De minister is trouwens van plan om zulke camera's te erkennen, en om ook andere ernstige overtredingen in aanmerking te laten komen voor vaststelling met een automatisch controletoeel. Moet de wet dan telkens gewijzigd worden wanneer de technologie nieuwe mogelijkheden voorziet ?

Op **de tweede plaats** is de voorgestelde regeling helemaal geen ontlasting van de werkdruk bij de parketten, integendeel : in vergelijking met de bestaande minnelijke schikkingen is het voorgestelde systeem veel rigider. De gerechtelijke diensten blijven hun handen vol hebben met :

- ten eerste : de procureur (lees : de gerechtelijke diensten) moet uitmaken of er betwisting bestaat nopens de materialiteit der feiten of over de identiteit van de overtreder ;

- ten tweede : de procureur (lees : de gerechtelijke diensten) moet beslissen of, indien dezelfde overtreding zich binnen het jaar opnieuw voordoet, al dan niet strafrechtelijk moet opgetreden worden ;

- ten derde : het gerechtelijk apparaat moet aan de dader het proces-verbaal sturen, en hem de mogelijkheid geven om zich binnen een termijn van veertien dagen te verdedigen met opmerkingen. Die opmerkingen moeten nog eens gelezen worden ook ;

- ten vierde : de gerechtelijke diensten moeten het bevel tot betaling opmaken en de procureur moet het nog ondertekenen ook ;

- ten vijfde : de gerechtelijke diensten moeten een dubbel naar de ontvanger der domeinen sturen.

- ten zesde : de politierechter moet zelfs nog oordelen over eventuele verzoeken van de dader om het bevel tot betaling in te trekken of te verminderen. Maar om over de geldigheid van het verzoek te oordelen, moeten de gerechtelijke diensten nagaan of de aanvraag wel wettelijk is. Dat betekent dat nagegaan moet worden of de dader het bedrag van de boete toch wel betaald heeft aan de ontvanger van de penale boeten (want dat moet eerst gebeurd zijn vooraleer er sprake kan zijn van zulk verzoek). En indien zulks niet gebeurd is moeten de gerechtelijke diensten nagaan of de dader misschien wel in aanmerking komt voor rechtsbijstand in toepassing van het gerechtelijk wetboek. Indien zulks het geval is, dan vervalt de voorwaarde van het vooraf betalen van de (pseudo)-administratieve boete.

- ten zevende : indien de dader niet tevreden is met de uitspraak van de politierechter in verband met zijn verzoek, kan hij nog in hoger beroep gaan bij de correctionele rechtbank, en daarna tot in cassatie.

Men kan echt moeilijk volhouden dat deze regeling de werkdruk bij de parketten zal verminderen, zelfs na de automatisering waarvan bovendien de voltooiing slechts voorzien zal zijn in 2005-2006. Men kan zelfs zeggen dat het nieuwe voorgestelde systeem helemaal geen toegevoegde waarde heeft in vergelijking met het systeem van de minnelijke schikkingen, wel integendeel. De werklast wordt alleen maar groter.

**Ten derde** : de pseudo-administratieve afhandeling wordt mogelijk gemaakt voor bijzonder zware inbreuken op de verkeerswetgeving, en blijft uitgesloten voor de lichte overtredingen zoals bv. het parkeerverbod. Dit is de wereld op zijn kop gezet.

sommet d'une côte ou dans un virage) pourront être détectées à l'aide de caméras automatiques. Le ministre a d'ailleurs l'intention de reconnaître ce type de caméras et de prévoir la possibilité de faire constater d'autres infractions graves au moyen d'un appareil de contrôle automatique. Faudra-t-il dès lors modifier la loi chaque fois que la technologie offrira de nouvelles possibilités ?

**Deuxièmement**, le régime proposé ne réduit en rien la charge de travail des parquets, au contraire : par rapport au système actuel de la transaction, le système proposé est beaucoup plus rigide. Les services judiciaires continuent d'être surchargés :

- premièrement : le procureur (c'est-à-dire les services judiciaires) doit examiner s'il y a contestation au sujet de la matérialité des faits ou de l'identité du contrevenant ;

- deuxièmement, le procureur (c'est-à-dire les services judiciaires) doit décider, en cas de récidive au cours de l'année, si des poursuites pénales doivent être engagées ou non ;

- troisièmement, l'appareil judiciaire doit envoyer le procès-verbal à l'auteur et lui donner la possibilité de se défendre et de formuler des observations dans un délai de quatorze jours. Ces observations doivent également encore être lues ;

- quatrièmement, les services judiciaires doivent rédiger l'ordre de paiement que le procureur doit également encore signer ;

- cinquièmement, les services judiciaires doivent en adresser un double au receveur des domaines ;

- sixièmement, le juge au tribunal de police doit même encore statuer sur d'éventuelles demandes formulées par l'auteur en vue de retirer l'ordre de paiement ou d'en réduire le montant. Mais pour pouvoir se prononcer sur la validité de la demande, les services judiciaires doivent contrôler la légalité de la demande. Cela signifie qu'ils doivent vérifier si l'auteur a bien payé le montant de l'amende au receveur des amendes pénales (car ce paiement doit avoir eu lieu pour qu'une telle demande puisse être formulée). Et s'il n'a pas été effectué, les services judiciaires doivent vérifier si l'auteur entre éventuellement en ligne de compte pour bénéficier de l'aide juridique en application du Code judiciaire. Si tel est le cas, la condition du paiement préalable de l'amende (pseudo-) administrative ne doit pas être remplie ;

- septièmement : si l'auteur n'est pas satisfait de la décision prise par le juge au tribunal de police au sujet de sa requête, il peut encore aller en appel devant le tribunal correctionnel, puis devant la Cour de cassation.

On peut donc difficilement soutenir que ce régime allégera la charge de travail des parquets, même après l'automatisation qui, en outre, ne devrait s'achever qu'en 2005-2006. On peut même dire que le nouveau système proposé n'apporte absolument aucune valeur ajoutée par rapport au système des transactions, bien au contraire. Il alourdira encore la charge de travail.

**Troisièmement** : le traitement pseudo-administratif est prévu pour des infractions de roulage particulièrement graves, mais demeure exclu pour les infractions mineures telles que l'interdiction de stationner. C'est le monde à l'envers.

In een normale wereld - zoals bv. in Nederland - worden de extreem-zware overtredingen (van welke aard dan ook) buiten de administratieve afhandeling gehouden, en moeten zij daadwerkelijk voor de rechter komen.

Dat is dan ook compleet contradictorisch met de bedoeling van de wet om zeer zware verkeersmisdrijven meer te laten sanctioneren door de politierechter, bv. met een verval van het recht op sturen. Dat heeft *ook gevolgen voor jonge bestuurders*: de bijzondere bepalingen in het wetsontwerp inzake *een mogelijk verval van het recht op sturen voor jongere bestuurders tijdens de weekeinds* (zie de nieuwe § 2 van artikel 38 van de wet politie wegverkeer, zoals voorgesteld in artikel 19 van het wetsontwerp) zal in de praktijk nauwelijks van toepassing kunnen zijn op jonge bestuurders, omdat de belangrijkste extra-zware overtredingen (snelheid, alcohol en drugs, roodlichtrijden) niet meer voor de politierechter kunnen komen, tenzij eventueel bij herhaling binnen hetzelfde jaar. Men moet eindelijk eens weten wat men wil.

**Ten vierde** : het is allesbehalve duidelijk welke de meerwaarde is van het pseudo-administratieve systeem t.o.v. het huidige bestaande systeem van minnelijke schikkingen en de onmiddellijke boetes (artikel 65 van de wet). Dit systeem van minnelijke schikkingen en onmiddellijke boetes blijft overigens nog bestaan. Het bestaande systeem van minnelijke schikkingen en onmiddellijke boetes is zelfs beter dan wat nu wordt voorgesteld.

Wij zien volgende problemen in het door het wetsontwerp voorgestelde systeem :

a) noch het systeem van de onmiddellijke boete, noch het systeem van de minnelijke schikking wordt voor de overtredingen, vermeld in artikel 65 bis § 1, uitgesloten. Dat betekent dat de parketten de keuze hebben tussen deze systemen, die gewoon naast elkaar bestaan. In de praktijk valt dan ook te verwachten dat de parketten zullen opteren voor de minnelijke schikking, omdat de procedure voor de administratieve boete een stuk logger en moeizamer te hanteren is dan de minnelijke schikking ;

b) *Zoals de wettekst er momenteel uitziet, kan iemand die in beroep gaat tegen een administratieve boete, inderdaad nog een minnelijke schikking aangeboden krijgen van het parket.* En dan stelt zich de vraag naar de hoogte van het bedrag van de minnelijke schikking. Gaat het bedrag van die minnelijke schikking dan gelijk zijn aan het bedrag van de administratieve boete, of gaat dat minder of gaat dat meer zijn. Eén ding staat vast : als het bedrag van de minnelijke schikking inderdaad lager zou liggen dan het bedrag van de administratieve boete, dan zullen de parketten overstelpt worden met beroepen tegen de administratieve boete, om op die manier toch nog een lager boetebedrag te moeten betalen.

En als de bedragen voor de minnelijke schikkingen voor snelheidsovertredingen, roodlichtrijden, alcohol en drugs gelijk worden aan de administratieve boetes, dan stelt zich de vraag welke de invloed daarvan zal zijn op de minnelijke schikkingen voor de andere zware overtredingen van dezelfde categorie.

Dans un monde normal – comme, par exemple, aux Pays-Bas –, les infractions extrêmement graves (de quelque nature qu'elles soient) ne peuvent donner lieu à un traitement administratif et doivent effectivement être portées devant le juge.

Cela va donc complètement à l'encontre du but recherché par la loi, qui est de faire intervenir davantage le juge de police pour sanctionner les infractions très graves, par exemple, par une déchéance du droit de conduire. Cela a également des conséquences pour les jeunes conducteurs : les dispositions spéciales prévues par le projet de loi et relatives à une éventuelle déchéance du droit de conduire pour les nouveaux conducteurs qui sera mise à exécution les week-ends (voir le nouveau § 2 de l'article 38 de la loi relative à la police de la circulation routière, tel qu'il est proposé à l'article 19 du projet de loi) ne pourront, dans la pratique, guère être appliquées aux jeunes conducteurs, étant donné que le juge de police ne pourra plus être saisi des principales infractions très graves (vitesse, alcool et drogue, non-respect du feu rouge), sauf éventuellement en cas de récidive dans l'année. Il faudrait savoir ce que l'on veut.

**Quatrièmement** : on n'aperçoit absolument pas les avantages que le système pseudo-administratif offre par rapport au système actuel de transaction et de perception immédiate des amendes (article 65 de la loi). Ce système de transactions et de perception immédiate des amendes est d'ailleurs maintenu. Ce système est même meilleur que le système proposé dans le projet à l'examen.

Nous estimons que les inconvénients que présente le système proposé dans le projet de loi sont les suivants :

a) ni le système de la perception immédiate des amendes ni celui de la transaction ne sont exclus pour les infractions visées à l'article 65, § 1<sup>er</sup>. Cela signifie que les parquets peuvent choisir entre les deux. On s'attend dès lors à ce que, dans la pratique, les parquets optent pour la transaction, la procédure de l'amende administrative étant beaucoup plus lourde et ardue que celle de la transaction ;

b) conformément au texte de loi tel qu'il se présente actuellement, le parquet peut effectivement encore proposer une transaction à toute personne qui introduit un recours contre une amende administrative. Reste alors à déterminer le montant de la transaction. Ce montant sera-t-il équivalent à celui de l'amende administrative, ou bien sera-t-il inférieur ou supérieur à ce dernier ? Une chose est certaine : si le montant de la transaction est effectivement moins élevé que celui de l'amende administrative, les parquets seront submergés de recours contre l'amende administrative, puisqu'un recours permettra de payer une amende moins élevée.

Si les montants des transactions pour excès de vitesse, non-respect du feu rouge, conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'une drogue sont alignés sur ceux des amendes administratives, reste à savoir comment cela influencera les transactions proposées pour les autres infractions graves de la même catégorie.

Concreet : de administratieve boete mag volgens het wetsontwerp nooit lager zijn dan 50 €, wat in werkelijkheid (na vermenigvuldiging met de opdecimen) dan minimum 275 € of 11.000 frank wordt voor de laagste administratieve boete. Moeten we dan zeggen dat ook de laagste minnelijke schikking 275 € wordt ? En moeten we dan zeggen dat die laagste minnelijke schikking ook de laagste minnelijke schikking voor andere zware overtredingen mede omhoogtrekt ? Dat zo bv. kunnen betekenen

dat overtredingen zoals het parkeren op het voetpad of het fietspad stijgt van 2100 frank op dit moment naar 11.000 frank (een vervijfvoudiging). Idem voor het rijden met de gsm in de hand ;

– dat fietsers die zonder licht rijden in het duister hun boete opgetrokken zien van 5600 frank op dit ogenblik naar 11.000 frank (een verdubbeling).

## B. De inhoud van ons amendement.

Er zijn fundamentele verschillen met de bepalingen van het wetsontwerp.

1. Het administratieve systeem is niet van toepassing wanneer de eigenaar van het voertuig een rechtspersoon is die niet in staat is zijn wettelijke verplichtingen m.b.t. het doorgeven van de identiteit van de bestuurder op het moment van de overtreding na te komen (art. 29 ter) Zulke misdrijven blijven in de strafrechtelijke sfeer. Tevens wordt het administratieve systeem niet toegepast, indien er reeds een onmiddellijke boete werd geheven.

2. De *ernstige misdrijven, die in de wet zelf omschreven zijn* (bv. 0,8 promille alcohol, drugs, vluchtmisdrijf, radarverklidders, rijden terwijl het rijbewijs is ingetrokken of het verval van het recht op sturen geldt, rechtspersonen die niet kunnen voldoen aan de verplichting tot het mededelen van de bestuurders van de leasingwagens etc ...), *alsook de zware overtredingen van de eerste categorie, worden welbewust buiten de administratieve afhandeling gehouden.* De bedoeling is dat deze overtredingen zoveel mogelijk door de politierechter worden gevonden. Slechts op deze wijze wordt de zware verkeerscriminaliteit ernstig genomen, en kan zij ook meer gesanctioneerd worden met de strengere bepalingen van deze wet m.b.t. het verval van het recht op sturen.

3. Alle andere overtredingen, *die niet behoren tot de zware verkeersmisdrijven en de echte extreem-zware "kalibers", worden administratief behandeld.*

4. Bij deze administratieve afhandeling geldt *als fundamenteel principe dat de zaak wordt afgehandeld door de ontvanger van de penale boeten, en niet langer door de parketten.*

Het parket of/en de politierechtbank treedt enkel op  
a) als de identiteit van de dader niet kan worden vastgesteld omdat de rechtspersoon die eigenaar is van het voertuig, deze identiteit niet kan geven (art 29 ter van de wet betreffende de politie over het wegverkeer) ;

Concrètement : le projet de loi prévoit que l'amende administrative ne peut jamais être inférieure à 50 euros, ce qui correspond (après multiplication par les décimes additionnels) à un minimum de 275 euros ou 11 000 francs pour l'amende administrative la plus légère. Faut-il en déduire que la transaction la moins chère s'élèvera également à 275 euros ? Et faut-il aussi en déduire que cette transaction la moins chère entraînera également à la hausse le montant de la transaction la moins chère pour d'autres infractions graves ? Cela pourrait signifier, par exemple,

– que l'infraction telle que le stationnement sur le trottoir ou la piste cyclable passerait de 2 100 francs actuellement à 11 000 francs (soit cinq fois plus). Idem pour l'utilisation du GSM au volant ;

– que les cyclistes qui circulent sans feu dans l'obscurité verraient leur amende passer de 5 600 francs actuellement à 11 000 francs (soit deux fois plus).

## B. La portée de notre amendement

Il y a des différences fondamentales entre notre amendement et les dispositions du projet de loi.

1. Le système administratif ne s'applique pas lorsque le propriétaire du véhicule est une personne morale qui n'est pas en mesure de satisfaire à ses obligations prévues dans la loi en ce qui concerne la communication de l'identité du conducteur au moment des faits (article 29ter). De telles infractions continuent à faire l'objet d'une procédure pénale. Le système administratif n'est pas non plus appliqué lorsqu'une amende a déjà été perçue immédiatement.

2. Les infractions graves qui sont définies dans la loi elle-même (par exemple, 0,8 milligramme d'alcool, consommation de drogues, délit de fuite, perturbation des radars, conduire en cas de retrait du permis ou pendant une période de déchéance, personnes morales ne pouvant satisfaire à l'obligation de communiquer l'identité des conducteurs des véhicules de leasing, etc.) ainsi que les infractions graves de la première catégorie, ne peuvent faire l'objet d'une procédure administrative. Le but est que ces infractions soient jugées et sanctionnées au maximum par le juge du tribunal de police. Ce n'est qu'à cette condition que les graves infractions au Code de la route sont prises au sérieux et qu'elles peuvent aussi être sanctionnées conformément aux dispositions strictes de cette loi en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire.

3. Toutes les autres infractions qui ne sont pas considérées comme des infractions graves ni comme des infractions extrêmement graves, font l'objet d'une procédure administrative.

4. En ce qui concerne la procédure administrative, le principe fondamental est que l'affaire est traitée par le receveur des amendes pénales et non plus par les parkets.

Le parquet et/ou le tribunal de police intervient seulement :  
a. si l'identité de l'auteur ne peut être établie du fait que la personne morale est propriétaire du véhicule, et si cette identité ne peut être communiquée (article 29ter de la loi relative à la police de la circulation routière) ;

b) als de dader de administratieve boete betwist en eist dat zijn schuld wordt vastgesteld door de politierechter ;

c) bij samenloop met een misdrijf waarop de administratieve boete niet van toepassing is (bv. bij een verkeerscontrole blijkt dat de bestuurder drugs transporteert of illegalen verborgen heeft in de vrachtwagen) ;

d) indien de overtreding gepaard gaat met een ongeval dat op zijn minst materiële schade heeft veroorzaakt. Uiteraard is de administratieve afhandeling ook uitgesloten bij een letsel-ongeval. Bij al deze ongevallen is er immers een burgerlijk geding bij de politierechtbank, en het is vanzelfsprekend dat de rechter op dat ogenblik tegelijkertijd strafrechtelijk en burgerrechtelijk vonnist.

5. Om te voorkomen dat de politierechters overstelpt worden met beroepen tegen de administratieve boete, wordt het bedrag voor de administratieve boete bepaald op 90 % van de overeenkomstige strafrechtelijke minimumboete, terwijl de rechter gehouden is om minstens te veroordelen tot het corresponderende minimumbedrag van de strafrechtelijke boete.

6. De mogelijkheid die voorzien wordt om bij de politierechter een vermindering of zelfs schrapping van de boete te bepleiten worden beperkt tot die gevallen waarbij de overtreder een OCMW-attest kan voorleggen waaruit blijkt dat hij niet in staat is zijn boete te betalen (bv. een fietser die zonder licht in het donker rijdt). Op die manier worden al te gemakkelijke misbruiken en de daaruit voortvloeiende tijdrovende werkzaamheden voor de politierechter ook voorkomen.

7. De parketten en de politierechters moeten steeds het totaaloverzicht behouden van de daders van verkeersmisdrijven. Daarom wordt ook bepaald dat de bestanden van de ontvanger van de penale boeten steeds toegankelijk moeten zijn voor de parketten en de politierechters. Op die wijze kunnen deze bij hun eigen werkzaamheden m.b.t. de echt zware verkeersmisdrijven ook altijd rekening houden met de misdrijven die administratief afgehandeld zijn geweest.

#### Nr. 47 VAN DE HEER ANSOMS (in bijkomende orde)

##### Art. 31

#### Dit artikel doen vervallen.

##### VERANTWOORDING

Het geeft geen enkele zin om het pseudo-administratieve systeem zonder fundamentele wijzigingen in te voeren. Zie de kritiek op het systeem is een vorig amendement waarbij wij het systeem willen vervangen door een echt administratief systeem buiten te parketten, en waarbij een uitvoerige kritiek wordt gegeven op het voostel van de regering.

b. si l'auteur conteste l'amende administrative et exige que sa faute soit établie par le juge du tribunal de police ;

c. en cas de concours avec une infraction ne pouvant faire l'objet d'une amende administrative (par exemple, lors d'un contrôle routier, il s'avère que le conducteur transporte de la drogue ou a caché des illégaux dans le camion) ;

d. si l'infraction va de pair avec un accident ayant occasionné au moins des dommages matériels. La procédure administrative est évidemment aussi exclue en cas d'accident ayant provoqué des lésions corporelles. Pour tous ces accidents, une procédure civile est en effet intentée devant le tribunal de police et il est évident que le juge rend à ce moment un jugement au pénal et au civil.

5. Pour éviter que les juges de police ne soient submergés de recours contre des amendes administratives, le montant de l'amende administrative est fixé à 90% de l'amende pénale minimale correspondante, mais le juge est tenu de condamner au moins au paiement d'une somme égale au minimum de l'amende pénale.

6. La possibilité de demander au juge du tribunal de police une diminution voire une suppression de l'amende est limitée aux cas où le contrevenant peut soumettre une attestation du CPAS dont il ressort qu'il n'est pas en mesure de payer son amende (par exemple, un cycliste roulant sans lumière dans le noir). Cette restriction a pour objet d'éviter les abus ainsi que les pertes de temps et le travail inutile qui en résultent pour le juge du tribunal de police.

7. Les parquets et les juges du tribunal de police doivent toujours avoir un aperçu général des auteurs d'infractions au Code de la route. C'est la raison pour laquelle il est aussi prévu que les parquets et les juges des tribunaux de police doivent toujours avoir accès aux fichiers du receveur des amendes pénales. Lorsqu'ils traitent leurs dossiers relatifs aux infractions vraiment graves, ils peuvent ainsi toujours tenir compte des infractions qui ont fait l'objet d'une procédure administrative.

#### N° 47 DE M. ANSOMS (en ordre subsidiaire)

##### Art. 31

#### Supprimer cet article.

##### JUSTIFICATION

Instaurer un système pseudo-administratif sans prévoir de modifications fondamentales n'a guère de sens. Nous renvoyons aux critiques que nous avons formulées, dans un amendement précédent, à l'encontre de ce système, amendement par la voie duquel nous entendons remplacer le système précité par un véritable système administratif extérieur aux parquets, et dans lequel nous critiquons en détail la proposition du gouvernement.

Nr. 48 VAN DE HEER **ANSOMS**  
(in bijkomende orde)

Art. 31

**In het ontworpen artikel 65bis, § 1, de woorden «en indien geen onmiddellijke boete zoals bedoeld in artikel 65, § 1, wordt gegeven of een consignatie van een som wordt geheven.» invoegen tussen de woorden «»indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt» en de woorden «een bevel tot betaling van een geldsom opgelegd».**

VERANTWOORDING

Vermits de regering houdt aan de pseudo-administratieve afhandeling van de pv's voor de overtredingen vermeld in artikel 65bis, § 1, moet in alle geval het systeem van de onmiddellijke boete behouden blijven. De onmiddellijke boete heeft immers een bijzonder ontradend effect, en zij is een zeer gemakkelijk middel voor de sanctiëring van buitenlanders die een overtreding hebben begaan.

Nr. 49 VAN DE HEER **ANSOMS**  
(in bijkomende orde)

Art. 31

**Het ontworpen artikel 65bis, § 1, van dezelfde ge-coördineerde wetten aanvullen met het volgende lid:**

*«De Koning kan deze lijst van overtredingen uitbreiden, voorzover zij worden vastgesteld met een automatisch werken toestel.»*

VERANTWOORDING

De regering heeft ervoor gekozen om de overtredingen die worden vastgesteld met een automatisch werkend toestel, onder te brengen bij dit pseudo-administratief systeem van afhandeling.

De technologie staat echter niet stil : steeds meer overtredingen komen in aanmerking om te worden vastgesteld met bv. camera's. De minister werkt overigens aan een koninklijk besluit om de overtredingen die vastgesteld kunnen worden met een automatisch werkend toestel uit te breiden (bv. het overschrijden van een ononderbroken witte lijn bij het begin van een bocht of een heuveltop).

Het is dan ook niet meer dan logisch dat nu reeds de mogelijkheid wordt geopend om ook zulke ernstige overtredingen in aanmerking te laten komen door de Koning de mogelijkheid te geven «snel op de bal te spelen» zonder dat de wet gewijzigd moet worden om een uitbreiding te bekomen.

N° 48 DE M. **ANSOMS**  
(en ordre subsidiaire)

Art. 31

**Dans l'article 65bis, § 1<sup>er</sup>, proposé, entre les mots «s'il n'y a pas de dommages causés à des tiers» et les mots «Cet ordre de paiement ne peut être imposé», insérer les mots «, si aucune amende immédiate visée à l'article 65, § 1<sup>er</sup>, n'est infligée, et si aucune consignation n'est ordonnée».**

JUSTIFICATION

Dès lors que le gouvernement tient à ce que les procès-verbaux relatifs aux infractions visées à l'article 65bis, § 1<sup>er</sup>, fassent l'objet d'un traitement pseudo-administratif, il convient, en tout état de cause, de consolider le système de l'amende immédiate. En effet, l'amende immédiate est particulièrement dissuasive, et il s'agit d'un instrument de répression très simple qui peut être utilisé à l'encontre des étrangers qui commettent une infraction dans notre pays.

N° 49 DE M. **ANSOMS**  
(en ordre subsidiaire)

Art. 31

**Compléter l'article 65bis, § 1<sup>er</sup>, proposé des mêmes lois coordonnées par l'alinéa suivant :**

*« Le Roi peut étendre cette liste d'infractions, pour autant qu'elles soient constatées à l'aide d'un appareil fonctionnant automatiquement. »*

JUSTIFICATION

Le gouvernement a choisi de faire relever les infractions constatées à l'aide d'un appareil fonctionnant automatiquement de ce système de traitement pseudo-administratif.

La technologie ne cesse toutefois de progresser : de plus en plus d'infractions peuvent être constatées à l'aide, par exemple, de caméras. Le ministre est d'ailleurs en train d'élaborer un arrêté royal afin d'étendre la liste des infractions qui peuvent être constatées à l'aide d'un appareil fonctionnant automatiquement (par exemple, le franchissement d'une ligne blanche continue à l'approche d'un virage ou d'un sommet d'une colline).

Il n'est dès lors que logique que l'on prévoie dès à présent la possibilité de constater de telles infractions graves à l'aide d'appareils automatiques en habilitant le Roi à intervenir rapidement sans qu'il faille modifier la loi pour étendre la liste des infractions en question.



Nr. 50 VAN DE HEER **ANSOMS**  
(in bijkomende orde)

Art. 31

**In het ontworpen artikel 65bis, § 2, van dezelfde gecoördineerde wetten wordt het eerste lid vervangen als volgt :**

*«Het bedrag van deze som wordt bepaald op 90 % van de overeenstemmende strafrechtelijke boete. Bij herhaling wordt dit bedrag vermeerderd met 50 %».*

VERANTWOORDING

Het feit dat deze bedragen lager liggen dan de overeenstemmende strafrechtelijke boete zal overtreders stimuleren om de pseudo-administratieve boete te betalen en niet in beroep te gaan bij de politierechter. Op die manier wordt een hoop overbodig werk uitgespaard. Want het valt te vrezen dat, in het kader van de verhoging van de boetes, veelvuldig naar de rechter zal worden gestapt om een verlaging te bekomen.

Nr. 51 VAN DE HEER **ANSOMS**  
(in bijkomende orde)

Art. 31

**In het ontworpen artikel 65ter, § 7, eerste lid, van dezelfde gecoördineerde wetten invoegen van de woorden «mits voorlegging van een attest van het OCMW van de woonplaats van de dader, waaruit de precaire financiële toestand van de dader blijkt.» tussen de woorden «bevel tot betaling» en de woorden «dit verzoek».**

VERANTWOORDING

Deze bepaling moet voorkomen dat er lichtzinnig beroep wordt gedaan op de mogelijkheid om bij de politierechter een vermindering of intrekking van het te betalen bedrag te bekomen. En op deze manier wordt ook voorkomen dat de politierechtbanken overspoeld worden door allerlei onechte aanvragen.

Nr. 52 VAN DE HEER **ANSOMS**  
(in bijkomende orde)

Art. 31

**In het ontworpen artikel 65bis, § 1, eerste lid, invoegen van de woorden «en indien er geen samenloop is met een misdrijf waarvoor het bevel van betaling niet van toepassing tussen de woorden «indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt» en de woorden «een bevel tot betaling van een geldsom opgelegd»**

N° 50 DE M. **ANSOMS**  
(En ordre subsidiaire)

Art. 31

**Dans l'article 65bis, § 2, proposé, des mêmes lois coordonnées, remplacer l'alinéa 1<sup>er</sup> par l'alinéa suivant :**

*« Le montant de cette somme est fixé à 90% de l'amende pénale correspondante. Ce montant est majoré de 50% en cas de récidive. »*

JUSTIFICATION

Le fait que ces montants soient inférieurs à l'amende pénale correspondante incitera les contrevenants à payer l'amende pseudo-administrative et à ne pas introduire de recours auprès du juge du tribunal de police, ce qui permettra d'éviter pas mal de travail superflu. Il est en effet à craindre que si les amendes sont majorées, les contrevenants ne s'adressent fréquemment au juge afin d'obtenir une diminution de celles-ci.

N° 51 DE M. **ANSOMS**  
(en ordre subsidiaire)

Art. 31

**Dans l'article 65ter, § 7, alinéa 1<sup>er</sup>, proposé des mêmes lois coordonnées, compléter la première phrase par les mots « , moyennant présentation d'une attestation du CPAS du lieu du domicile de l'auteur établissant la précarité de la situation financière de celui-ci ».**

JUSTIFICATION

Cette disposition vise à éviter que l'on abuse de la possibilité d'obtenir du juge du tribunal de police une diminution du montant à payer ou un retrait de l'ordre de paiement. Elle doit également permettre d'éviter que le tribunal de police ne soit submergé par toutes sortes de requêtes illégitimes.

N° 52 DE M. **ANSOMS**  
(en ordre subsidiaire)

Art. 31

**Dans l'article 65bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, proposé, la première phrase est complétée par les mots « et s'il n'y a pas de concours avec une infraction ne pouvant donner lieu à un ordre de paiement. ».**

## VERANTWOORDING

Indien er samenloop is met een ander misdrijf dat niet valt onder de overtredingen waarvoor een bevel tot betaling geldt (bv. bij een alcoholtest ontdekt men dat de bestuurder ook zonder rijbewijs of zonder geldige verzekering rijdt of dat hij een gestolen voertuig bestuurt of drugs transporteert) dan is het zinnig dat alles samengebracht wordt tot één zaak die niet onder het bevel van betaling valt.

Nr. 53 VAN DE HEER **ANSOMS**  
(in bijkomende orde)

Art. 31

**In het ontworpen artikel 65ter de volgende wijzigingen aanbrengen :**

**a) in § 1 worden de woorden «De overtreder beschikt over een termijn van 15 dagen te rekenen van de dag van de vaststelling om zijn verweermiddelen met betrekking tot de hem ten laste gelegde misdrijven te laten kennen aan de procureur des Konings» weggelaten;**

**b) in § 3 het getal «40» vervangen door het getal «25».**

## VERANTWOORDING

Het typische aan een administratieve afhandeling is dat zij zeer snel gebeurt. Hierbij is het aandragen van eigen verweermiddelen bij de procureur des Konings een hinder. Zulks hoort thuis bij een minnelijke schikking, niet bij een administratieve boete. Daarom wordt deze mogelijkheid geschrapt en wordt de termijn waarbinnen het bevel tot betaling aan de dader wordt gezonden met 15 dagen verminderd.

Nr. 54 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 32

**Dit artikel vervangen als volgt :**

*«Art. 32. — In titel V van dezelfde gecoördineerde wetten wordt een hoofdstuk VI ingevoegd, luidende : opgenomen met als titel Hoofdstuk VI – Overeenkomsten met de politiezones inzake verkeersveiligheid.*

*«Art. 68bis. — § 1. De opbrengsten van de penale geldboeten inzake verkeer, van de bevelen tot betaling en van de sommen tegen betaling met eventueel verval van strafvordering, zoals bedoeld in deze gecoördineerde wetten, worden, voorzover zij het gevolg zijn*

## JUSTIFICATION

En cas de concours avec une autre infraction qui ne fait pas partie des infractions pouvant donner lieu à un ordre de paiement (par exemple, s'il est constaté, lors d'un alcootest, que le conducteur n'est pas en possession d'un permis de conduire, qu'il roule sans assurance valable, qu'il conduit une voiture volée ou qu'il transporte de la drogue), il est logique que l'ensemble des infractions soient réunies pour ne constituer qu'une seule affaire ne pouvant donner lieu à un ordre de paiement.

N° 53 DE M. **ANSOMS**

Art. 31

**Dans l'article 65ter proposé, apporter les modifications suivantes :**

**a) au § 1<sup>er</sup>, supprimer les mots « Le contrevenant dispose d'un délai de 15 jours à compter du jour de l'envoi de la copie du procès-verbal afin de faire connaître au procureur du Roi ses moyens de défense par rapport aux délits qui sont mis à sa charge. » ;**

**b) au § 3, remplacer le nombre « 40 » par le nombre « 25 ».**

## JUSTIFICATION

Ce qui caractérise le traitement administratif est sa très grande rapidité. Or, la présentation de moyens de défense devant le Procureur du Roi nuit à cette rapidité. Une telle faculté a sa place dans une procédure de transaction, mais pas dans le cadre d'une amende administrative. C'est la raison pour laquelle nous proposons de supprimer cette possibilité et de réduire de 15 jours le délai dans lequel l'ordre de paiement est envoyé à l'auteur.

N° 54 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 32

**Remplacer cet article par la disposition suivante:**

*«Art. 32. — Dans le titre V des mêmes lois coordonnées, il est inséré un chapitre VI intitulé « Contrats de sécurité routière conclus avec les zones de police » et contenant les articles suivants :*

*Art. 68bis. - § 1<sup>er</sup>. Les recettes des amendes pénales en matière de circulation routière, des ordres de paiement et des sommes dont le paiement éteint éventuellement l'action publique, comme prévu par les présentes lois coordonnées, sont, pour autant qu'elles ré-*

van processen-verbaal die uitgeschreven werden door de lokale politie, voor de helft toegewezen aan de politiezones gedefinieerd in artikel 9 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus die een veiligheidsovereenkomst hebben afgesloten met de minister van Binnenlandse Zaken en met de minister van Mobiliteit en Vervoer.

Het aandeel van elke politiezone betreft de helft van de opbrengsten van de processen-verbaal, uitgeschreven door de lokale politie op het grondgebied van de politiezone.

§ 2. De federale Staat zorgt voor de inning van de in § 1 bedoelde opbrengsten mede voor rekening van de politiezones met inachtneming van de bij deze wet vastgestelde regels

Artikel 68ter. — De Koning stelt, bij in ministerraad overlegd besluit, de voorwaarden en modaliteiten vast waarin de in artikel 68bis bedoelde veiligheids-overeenkomst moet voldoen.

De overeenkomst voorziet de uitvoering van een analyse van de verkeersveiligheids-problemen in de betrokken politiezone, evenals een inventaris van de bestaande activiteiten inzake de handhaving van de verkeersveiligheid in de betrokken politiezone.

De overeenkomst voorziet eveneens in een jaarlijks actieplan dat prioriteiten bepaalt en dat overeenkomstig deze prioriteiten de volgende punten bevat :

- het opzetten van informatieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone, met inbegrip van informatie over de organisatie en de resultaten van de controles ;
- het opzetten van preventieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone;
- de organisatie van controleacties met precisering van de doelstellingen ervan.

De overeenkomst moet kaderen in het zonale veiligheidsplan.

In de overeenkomst verbindt de politiezone zich er toe een coördinator aan te stellen die over de daadwerkelijke uitvoering van zijn doelstellingen inzake verkeersveiligheid zal waken.

Zij verbindt zich er ook toe al een driejaarlijks vooruitgangsrapport te zenden aan de bovenvermelde ministers met betrekking tot de uitvoering van de overeenkomst, dat met name de verdeling bevat van het aantal manschappen dat werd ingezet bij de verschil-

sulent de procès-verbaux dressés par la police locale, attribuées pour moitié aux zones de police telles qu'elles sont définies à l'article 9 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, qui ont conclu un contrat de sécurité routière avec le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Mobilité et des Transports.

La part revenant à chaque zone de police équivaut à la moitié des recettes résultant des procès-verbaux dressés par sa police locale sur le territoire de la zone de police.

§ 2. L'État fédéral est chargé de la perception des recettes visées au § 1<sup>er</sup> également pour le compte des zones de police en respectant les règles prévues par la présente loi.

Art. 68ter. — Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions et les modalités auxquelles le contrat de sécurité visé à l'article 68bis doit satisfaire.

Le contrat prévoit la réalisation d'une analyse des problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, ainsi que d'un inventaire des activités en ce qui concerne le contrôle de la sécurité routière dans la zone de police concernée.

Le contrat prévoit également un plan d'action annuel définissant des priorités et comportant, en fonction de ces priorités, les points suivants :

- la mise en œuvre d'actions d'information du public par rapport aux problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, y compris sur l'organisation de contrôles et leurs résultats ;
- la mise en œuvre d'actions de prévention par rapport aux problèmes de sécurité routière relevés dans la zone de police concernée ;
- l'organisation d'actions de contrôle, en précisant les objectifs de ceux-ci.

Le contrat doit s'inscrire dans le cadre du plan zonal de sécurité.

Dans le contrat, la zone de police s'engage également à désigner un coordinateur qui veillera à la réalisation effective de ses objectifs en matière de sécurité routière.

Elle s'engage également à adresser tous les trois ans aux ministres précités un rapport d'avancement sur l'exécution du contrat, comportant notamment la répartition des effectifs affectés aux différentes actions mises en œuvre dans le cadre du contrat, et concer-

*lende acties die werden opgezet in het kader van de overeenkomst, evenals de effecten van de acties op het verkeersgedrag van de weggebruikers in de politiezone.*

#### VERANTWOORDING

1. De financiële bijdrage voor de politiezones, voorzien in het wetsontwerp, is schamel te noemen. Daarom wordt er in dit amendement geopteerd dat de helft van de opbrengsten, voortkomend uit de processen-verbaal die zijn uitgeschreven door de lokale politie op het grondgebied van de politiezone worden overgemaakt aan de betrokken politiezone. Op die manier worden ook eindeloze discussies over de criteria van verdeling enz. vermeden, en wordt ook voorkomen dat in de politiezones het gevoel ontstaat dat andere politiezones die niet dezelfde ijver aan de dag leggen, daarvoor beloond worden.

2. Wij pleiten ervoor dat het actieplan van de lokale politie inzake verkeers-handhaving elk jaar wordt geactualiseerd in functie van de resultaten van het voorbije jaar. Daaruit resulteert een dynamischer aanpak van de evoluerende problemen.

3. Het evaluatieverslag wordt een driejaarlijks evaluatieverslag, en bevat naast de inzet van de manschappen ook de effecten van de handhaving op het verkeersgedrag en de letselgevallen. Deze meting van de effecten van de handhaving zal ook het streven naar efficiëntie bevorderen. Het feit dat zulk evaluatieverslag driejaarlijks wordt gevraagd, maakt anderzijds de administratieve rompslomp voor de politiediensten ook lichter.

Nr. 55 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art.33

**Het voorgestelde artikel 69bis aanvullen met een tweede lid, dat luidt als volgt :**

*«Indien het eerste vonnis tevens een verval van het recht op sturen omvat, wordt dit verval verlengd met een termijn die niet langer dan een maand en niet korter is dan acht dagen.»*

#### VERANTWOORDING

Als de rechter nu een straf heeft uitgesproken die tegelijkertijd een boete en een verval van het recht op sturen inhoudt, en de dader betaalt zijn boete niet, dan wordt hij veroordeeld ... tot een verval van het recht op sturen. Hoe verhouden zich het uitgesproken verval (van het eerste vonnis) en het tweede verval (dat dient om het niet-betalen van de boete te compenseren) tot elkaar ?

*nant en outre les effets de ces actions sur le comportement des usagers de la route dans la zone de police concernée.'».*

#### JUSTIFICATION

1. La part des recettes que le projet de loi prévoit d'attribuer aux zones de police est pour le moins dérisoire. C'est la raison pour laquelle nous proposons d'attribuer à la zone de police la moitié des recettes résultant de procès-verbaux dressés par la police locale sur son territoire, cette formule permettant par ailleurs d'éviter d'interminables discussions concernant les critères de répartition, etc., et d'éviter en outre que certaines zones de police plus zélées que d'autres aient le sentiment que ces dernières sont récompensées pour leur comportement.

2. Nous plaidons en faveur d'une actualisation annuelle du plan d'action de la police locale en ce qui concerne l'application des règles de la circulation routière, actualisation basée sur les résultats obtenus l'année précédente. Cette formule permettrait en effet d'aborder de manière plus dynamique les problèmes relatifs à la circulation routière, problèmes qui sont en évolution constante.

3. Le rapport d'évaluation devient un rapport trisannuel qui porte non seulement sur la répartition des effectifs, mais aussi sur les effets sur le comportement des conducteurs de la politique répressive en matière de circulation routière, ainsi que sur le nombre d'accidents ayant causé des lésions corporelles. La mesure des effets de cette politique répressive favorisera par ailleurs la recherche d'efficacité en la matière. Enfin, le fait que ce rapport soit demandé tous les trois ans allège les tracasseries administratives auxquelles sont confrontés les services de police.

N° 55 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 33

**Compléter l'article 69bis proposé par un alinéa 2, libellé comme suit :**

*«Si le premier jugement prévoit également une déchéance du droit de conduire, celle-ci est prolongée d'une durée qui n'excède pas un mois et ne peut être inférieure à huit jours.»*

#### JUSTIFICATION

Si le jugement prévoit simultanément une amende et une déchéance du droit de conduire, et que l'auteur ne paie pas l'amende, il est condamné à... la déchéance de son droit de conduire. Comment la déchéance prononcée lors du premier jugement et la deuxième déchéance visant à compenser le non-paiement de l'amende s'articuleront-elles ensemble ?

Om helderheid te scheppen stellen wij hier een amendement-voor, dat duidelijk maakt dat het tweede verval zich voegt bij het eerste verval.

Nr. 56 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 33bis (nieuw)

**Invoegen van een artikel 33bis, luidende :**

«Art. 33bis. — Titel VII van dezelfde gecoördineerde wetten, bestaande uit artikel 70, wordt vervangen als volgt .

*Titel VII; Zorg voor verkeersslachtoffers.*

Art. 70. — § 1. Er wordt een nationaal centrum voor verkeersslachtoffers opgericht, hierna te noemen : het centrum.

§ 2. Het centrum heeft als opdrachten :

1° de problemen van de verkeersslachtoffers te bestuderen en oplossingen voor te stellen om het lot van de verkeersslachtoffers en hun families te humaniseren ;  
2° de regering en het parlement te adviseren bij alle maatregelen van de regering en de wetgevende macht die het lot van de verkeersslachtoffers betreffen ;

3° te bemiddelen tussen de slachtoffers en hun families enerzijds en de overheidsinstellingen, de verzekeringsondernemingen en de ziekte- en invaliditeitsverzekering anderzijds ;

4° de bevolking te sensibiliseren voor het lot van de verkeersslachtoffers en hun families.

§ 3. Het centrum is paritair samengesteld uit Nederlandstaligen of Franstaligen, de voorzitter uitgezonderd. De Koning bepaalt de samenstelling, de financiering en de controle op het centrum.

§ 4. Het centrum brengt jaarlijks verslag uit aan het parlement over zijn activiteiten».».

VERANTWOORDING

Niet alleen de veiligheidspreventie is in verkeerszaken bijzonder belangrijk. De samenleving moet er ook permanent op bedacht zijn om het lot van de verkeersslachtoffers en hun families te humaniseren. De politionele en justitiële benadering, de eerste hulp aan de slachtoffers, de opvang van de families door politiediensten, de contacten met de verzekeringswereld en met de invaliditeitsverzekering enz. vragen om een perma-

Pour prévenir toute confusion, nous proposons un amendement tendant à préciser clairement que la deuxième déchéance s'ajoute à la première.

N° 56 DE M. **ANSOMS**

Art. 33bis (nouveau)

**Insérer un article 33bis, libellé comme suit :**

« Art. 33bis. – Le Titre VII des mêmes lois coordonnées, constitué de l'article 70, est remplacé par le titre suivant :

« Titre VII. Prise en charge des victimes d'accidents de la circulation.

« Art. 70. - § 1<sup>er</sup>. Il est créé un Centre national pour les victimes d'accidents de la circulation, dénommé ci-après « le centre ».

§ 2. Les missions du centre sont les suivantes :

1° examiner les problèmes des victimes d'accidents de la circulation et proposer des solutions pour humaniser leur sort et celui de leur famille ;  
2° conseiller le gouvernement et le parlement sur toutes les mesures qu'ils envisagent de prendre concernant le sort des victimes d'accidents de la circulation ;

3° intervenir en tant qu'intermédiaire entre les victimes et leur famille, d'une part, et les institutions publiques, les compagnies d'assurances et l'assurance maladie-invalidité, d'autre part ;

4° sensibiliser la population au sort des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille.

§ 3. Le centre est composé paritairement de membres francophones et néerlandophones, le président excepté. Le Roi détermine la composition, le financement et le contrôle du centre.

§ 4. Le centre fait annuellement rapport au parlement sur ses activités. ».

JUSTIFICATION

Dans le domaine de la circulation, il n'y a pas que la prévention en matière de sécurité qui soit d'une importance majeure. La société ne doit en outre avoir de cesse d'humaniser le sort des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille. L'approche policière et judiciaire, les premiers soins aux victimes, l'accueil des familles par les services de police, les contacts avec le monde des assurances et avec l'assurance maladie-

nente aandacht. Bovendien moet er een instantie in het leven worden geroepen die voor de slachtoffers en hun families kan tussenkomen en bemiddelen bij de overheidsinstellingen en instanties waarmee zij vanuit hun specifieke situatie te maken krijgen.

Of dit centrum nu in nauwe samenwerking met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, of zelfs in diens schoot, functioneert is bijkomstig. Belangrijk is dat het centrum er komt.

Het lijkt ons vanzelfsprekend at organisaties van verkeersslachtoffers in dit centrum een belangrijke rol te spelen hebben.

#### Nr. 57 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

##### Art. 35

**In het voorgestelde artikel 420bis de woorden «één jaar» vervangen door «twee jaar».**

##### VERANTWOORDING

Dit amendement trekt consequent de bepaling van het artikel 10 van het wetsontwerp door : indien de maximumstrafmaat voor overtredingen *die de dood* tot gevolg hebben verruimd wordt naar vijf jaar, dient men o.i. de maximumstrafmaat voor overtredingen *die verwondingen* tot gevolg hebben te verruimen naar twee jaar.

Men mag immers de concrete situaties uit het oog verliezen : sommige zware overtredingen van de eerste categorie hebben een definitieve zeer zware invaliditeit tot gevolg. Naar schatting komen er in ons land bij verkeersongevallen jaarlijks een vijfhonderdtal NAH-patiënten bij (d.w.z. patiënten met «niet-aangeboren hersenletsels») die in meerdere gevallen heel hun leven zeer zwaar (een aantal onder hen zelfs quasi volledig) verlamd zijn; Een aantal van hen zal zelfs zeer zwaar mentaal gehandicapt verder door het leven moeten gaan.

Wij trekken er ook de aandacht op dat de maximum strafmaat voor het rijden zonder rijbewijs, *ook zonder dat er een letselongeval bij komt kijken*, in artikel 12 van het wetsontwerp bepaald wordt op één jaar gevangenisstraf. Dat zou dus dezelfde strafmaat zijn als de strafmaat die geldt voor zware letselongevallen met definitieve, soms zeer zware, invaliditeit door het begaan van extreem zware overtredingen. Indien men de mogelijkheid niet schept om een gevangenisstraf van twee jaar uit te spreken bij extreem zware overtredingen die leiden tot zulke zware definitieve letsels, trekt men o.i. de verhoudingen scheef.

invalidité, etc., nécessitent une attention permanente. En outre, il convient de créer une instance qui puisse intervenir pour les victimes et leur famille et jouer le rôle d'intermédiaire auprès des institutions publiques et des instances auxquelles ces victimes seront confrontées en raison de leur situation spécifique.

Que ce centre fonctionne en étroite collaboration avec l'Institut belge pour la sécurité routière ou en son sein est une question accessoire. Ce qui importe, c'est que ce centre soit créé.

Il nous paraît évident que les organisations de victimes d'accidents de la circulation ont un rôle important à jouer au sein de ce centre.

#### N° 57 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

##### Art. 35

**Dans l'article 420bis proposé, remplacer les mots «un an» par les mots «deux ans».**

##### JUSTIFICATION

Le présent amendement a pour objet d'appliquer, en l'occurrence, la logique de la disposition de l'article 10 du projet de loi : si la peine maximale pour des infractions ayant entraîné la mort est portée à cinq ans, il y a lieu, à notre avis, de porter à deux ans la peine maximale pour des infractions ayant entraîné des blessures.

On ne peut en effet perdre de vue les situations concrètes : certaines infractions graves de la première catégorie entraînent un degré important d'invalidité permanente. Selon les estimations, environ cinq cents Belges sont chaque année victimes de lésions cérébrales consécutives à des accidents de la route. Ces victimes souffrent dans la plupart des cas de paralysie grave (certaines d'entre elles sont même presque entièrement paralysées) pour le restant de leur vie. Un certain nombre d'entre elles seront même atteintes d'un grave handicap mental.

Nous attirons également l'attention sur le fait que la peine maximale pour avoir conduit sans permis de conduire, sans avoir provoqué d'accident ayant entraîné des lésions corporelles, est fixée à un an d'emprisonnement dans l'article 12 du projet de loi. Cette peine serait donc égale à celle infligée en cas d'accidents dus à des infractions extrêmement graves et ayant entraîné des lésions corporelles graves impliquant une invalidité permanente, parfois très grave. Si l'on ne prévoit pas la possibilité d'infliger une peine d'emprisonnement de deux ans en cas d'infractions extrêmement graves ayant entraîné des lésions corporelles graves et irréversibles, on risque, à notre avis, des distorsions.

Nr. 58 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

## Art. 35bis (nieuw)

**Een artikel 35bis invoegen, luidend als volgt :**

«Art. 35bis. — Artikel 619 van het Wetboek van strafvordering wordt vervangen als volgt :

«Art. 619. — Veroordelingen tot een politiestraf worden uitgewist na een termijn van drie jaar te rekenen van de dag van de definitieve rechterlijke beslissing waarbij zij zijn uitgesproken.

*Het vorige lid is niet van toepassing*

a) op een zware overtreding van eerste categorie, zoals bedoeld in artikel 29, § 1, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer ;

b) op een overtreding van de artikelen 33, 34 § 2, 35, 36, 37bis, of 62bis van dezelfde gecoördineerde wetten ;

c) op veroordelingen die een vervallenverklaring of ontzetting inhouden uitgesproken volgens het vonnis waarvan de gevolgen zich over meer dan drie jaar uitstrekken, tenzij het gaat om een verval van het recht tot sturen wegens lichamelijke ongeschiktheid, uitgesproken op grond van de bepalingen van dezelfde gecoördineerde wetten».

## VERANTWOORDING

Het bestaande artikel 619 van het Wetboek van strafvordering getuigt van een banalisering van zeer ernstige verkeers-overtredingen die de fysieke integriteit van medemensen bedreigen en die bijzonder veel leed (kunnen) veroorzaken aan de families van de ernstige verkeersslachtoffers, ofwel door het veroorzaken van de dood of van zware letsels, ofwel door secundaire victimisering.

De hier voorgestelde wijziging maakt een einde aan zulke banalisering en verdedigt aldus de verkeersslachtoffers en hun families. Wie veroordeeld wordt voor een zware overtreding van eerste categorie, wegens vluchtmisdrijf, wegens meer dan 0,8 promille alcohol in het bloed, wegens klaarblijkelijke tekens van intoxicatie, drugs achter het stuur, of het bezit van een radar-verklikker in het voertuig zal deze veroordeling niet automatisch na drie jaar uit het strafregister zien verdwijnen.

N° 58 DE MM. **J. ANSOMS ET J. VAN EETVELT**

## Art. 35bis (nouveau)

**Insérer un article 35bis, libellé comme suit :**

«Art. 35bis.— L'article 619 du Code d'instruction criminelle est remplacé par la disposition suivante :

«Art. 619. —Les condamnations à des peines de police sont effacées après un délai de trois ans à compter de la décision judiciaire définitive qui les prononce.

*L'alinéa précédent n'est pas applicable :*

a) aux infractions graves de premier degré, au sens de l'article 29, § 1<sup>er</sup>, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968;

b) aux infractions aux articles 33, 34, § 2, 35, 36, 37bis ou 62bis des mêmes lois coordonnées ;

c) aux condamnations qui comportent une déchéance ou une interdiction prononcée lors du jugement dont les effets dépassent une durée de trois ans, sauf s'il s'agit d'une déchéance du droit de conduire prononcée pour incapacité physique du conducteur en vertu des dispositions des mêmes lois coordonnées.».

## JUSTIFICATION

L'actuel article 619 du Code d'instruction criminelle témoigne d'une banalisation des infractions de roulage très graves qui menacent l'intégrité physique d'autrui et occasionnent (ou peuvent occasionner) en particulier de grandes souffrances aux familles des victimes d'accidents graves de la route, en entraînant soit la mort ou des lésions graves, soit une victimisation secondaire.

La modification proposée dans le présent amendement met fin à une telle banalisation et défend donc les victimes de la route et leurs familles. Celui qui est condamné pour une infraction grave de premier degré, pour délit de fuite, pour conduite sous l'influence d'alcool avec plus de 0,8 gramme d'alcool par litre de sang, pour conduite avec signes évidents d'intoxication ou sous l'influence de drogues, ou en possession d'un détecteur de radar dans le véhicule, ne verra pas cette condamnation disparaître automatiquement de son casier judiciaire après trois ans.

Nr. 59 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 36

**Het artikel weglaten.**

## VERANTWOORDING

Op de eerste plaats moet dit amendement samen gelezen worden met het amendement dat wij indienen m.b.t. de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs (amendement op artikel 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer te wijzigen). Wij zijn ervan overtuigd dat de effecten van de onmiddellijke, niet-materiële sancties veel groter zijn dan de verhoging van de boetes.

Op de tweede plaats verwijzen we naar het vernietigende advies van de Raad van State over deze aangelegenheid. De Raad van State vindt dat een wettelijke bepaling over een algemene verhoging van de strafrechtelijke boetes (niet alleen verkeer, maar ook voor andere materies) niet op zijn plaats is in een wetsontwerp over de verkeersveiligheid. Bovendien vindt de Raad van State dat de verhoging helemaal niet wordt verantwoord, zodat hij zelfs geen standpunt in wil nemen over deze bepaling.

Jos ANSOMS.  
Jo VAN EETVELT

Nr. 60 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 38

**Dit artikel vervangen als volgt:**

«Art. 38. — De wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus, wordt als volgt gewijzigd :

1° In artikel 4 worden de woorden «en van Justitie» telkens aangevuld met de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer».

2° In het eerste lid van artikel 6:

a) worden tussen de woorden «Binnenlandse Zaken» en de woorden «en Justitie» de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer» toegevoegd.

b) worden in het punt 2° de woorden «en een vertegenwoordiger van de minister bevoegd voor verkeer» toegevoegd ;

N° 59 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 36

**Supprimer cet article.**

## JUSTIFICATION

En premier lieu, le présent amendement forme un tout avec l'amendement que nous présentons en ce qui concerne le retrait immédiat du permis de conduire (amendement à l'article 55 des lois relatives à la police de la circulation routière). Nous sommes convaincus que les sanctions non matérielles immédiates ont beaucoup plus d'effet que la majoration des amendes.

En second lieu, nous renvoyons à l'avis accablant que le Conseil d'État a donné sur cette question. Celui-ci estime qu'une disposition légale relative à une majoration générale des amendes pénales (que ce soit en matière de roulage ou dans d'autres matières) n'a pas sa place dans un avant-projet de loi consacré spécifiquement à la sécurité routière. Le Conseil d'État estime en outre que cette majoration n'est nullement justifiée, de sorte qu'il se refuse même à prendre position sur cette disposition.

N° 60 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 38

**Remplacer cet article par la disposition suivante :**

«Art. 38.— À la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré structuré à deux niveaux sont apportées les modifications suivantes :

1° à l'article 4, les mots «les ministres de l'Intérieur et de la Justice» sont chaque fois remplacés par les mots «les ministres de l'Intérieur et de la Justice et le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» ;

2° à l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, les mots «et un représentant du ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «un représentant du ministre de la Justice et un représentant du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» ;



3° In het derde lid van artikel 6 worden de woorden «en van Justitie» aangevuld met de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer»

4° In artikel 7 worden telkens na de woorden «en van Justitie» de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer» toegevoegd.

5° In hetzelfde artikel worden de woorden «en van Justitie» telkens aangevuld met de woorden «en van de minister, bevoegd voor het verkeer».

6° In het tweede lid van artikel 61 worden na de woorden «minister van Justitie» de woorden «de minister bevoegd voor het verkeer» ingevoegd.

7° In artikel 92 worden na de woorden «Binnenlandse Zaken» de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer» toegevoegd.

8° Een artikel 93bis wordt in dezelfde wet ingevoegd, waarvan de tekst luidt als volgt:

«Art. 93 bis.— §1. Binnen de bestuurlijke politie wordt een gespecialiseerde subdirectie verkeerspolitie opgericht. Zij bestaat uit een centrale dienst en steundienst, en uit gedeconcentreerde diensten op het niveau van de provincies en van de gerechtelijke arrondissementen.

§ 2. Onverminderd de bevoegdheid van de politiezones tot oprichting van een lokale verkeerspolitie heeft elke politiezone tenminste een coördinator verkeershandhaving, die de verantwoordelijke is voor de verkeersaangelegenheden in de zone, voor het luik verkeershandhaving in het zonale veiligheidsplan en de uitvoering ervan alsmede voor de coördinatie ervan met het federale veiligheidsplan en met de federale subdirectie verkeerspolitie.

§ 3. De minister van Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor het verkeer zijn samen bevoegd voor de verkeerspolitie.

§ 4. De minister van Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor het verkeer bepalen de nadere

3° à l'alinéa 3, les mots «et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «et de la Justice» et les mots «pour une période renouvelable de quatre ans.».

4° à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots «ainsi qu'au ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «aux ministres de l'Intérieur et de la Justice» et les mots «et est chargé de l'évaluation» ;

5° à l'alinéa 3, les mots «ainsi que du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «des ministres de l'Intérieur et de la Justice» et les mots «, les modalités de fonctionnement».

6° à l'article 61, alinéa 2, les mots «ou le ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, le ministre de la Justice ou le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions».

7° à l'article 92, les mots «et par le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «les ministres de la Justice et de l'Intérieur» et les mots «, ainsi que la manière dont ils sont atteints».

8° Un article 93bis, libellé comme suit, est inséré :

«Art. 93bis.— § 1<sup>er</sup>. Une sous-direction spécialisée «police de la circulation» est créée au sein de la police administrative. Elle se compose d'un service général, d'un service d'appui et de services déconcentrés au niveau des provinces et des arrondissements judiciaires.

§ 2. Sans préjudice de la compétence des zones de police de créer, au niveau local, une police de la circulation, chaque zone de police compte au moins un coordinateur en matière d'application des règles de la circulation routière, ce coordinateur étant responsable des matières relatives à la circulation routière dans cette zone, du volet «application des règles de la circulation routière» du plan zonal de sécurité et de son exécution ainsi que de la coordination dudit plan avec le plan fédéral de sécurité et avec la sous-direction fédérale «police de la circulation».

§ 3. Le ministre de l'Intérieur et le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions sont conjointement compétents pour la police de la circulation.

§ 4. Le ministre de l'Intérieur et le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions fixent les mo-

regels voor de samenwerking tussen de federale sub-directie verkeerspolitie en de politiezones.»

9° In het artikel 95 wordt het woord «twee» vervangen door het woord «drie».

10° In het eerste en derde lid van artikel 97 worden de woorden «Binnenlandse Zaken» aangevuld door de woorden «en de minister bevoegd voor het verkeer».

11° In het eerste en tweede lid van artikel 98 worden na de woorden «van Binnenlandse Zaken» de woorden «de minister bevoegd voor het verkeer» ingevoegd.

12° In het artikel 99 wordt het eerste lid vervangen door volgende tekst:

«De federale politie staat onder leiding van de commissaris-generaal. Hij is verantwoordelijk voor de uitvoering, door de federale politie, van het politiebeleid dat is bepaald door de ministers van Binnenlandse Zaken, van Justitie en de minister bevoegd voor het verkeer, en, meer in het bijzonder, voor de uitvoering van het nationaal veiligheidsplan wat de federale politie betreft».

#### VERANTWOORDING

De huidige gang van zaken, waarbij de provinciale verkeerseenheden van de federale politie worden omvormd tot een autosnelwegenpolitie die alle politietaken moet vervullen op deze wegen, is vanuit de behoeften aan verkeersgeleiding en verkeershandhaving onverantwoord. Bij de huidige stand van zaken wordt slechts 10 % van de arbeidstijd van de provinciale verkeerseenheden besteed aan gerichte handhaving, en ook de door de regering toegezegde jaarlijkse verhoging met 10 % - voorzover deze ook daadwerkelijk gerealiseerd zou worden - betekent dat binnen een tiental jaren slechts een 20 % van de arbeidstijd van deze eenheden besteed zou worden aan gerichte handhaving. Ondertussen neemt de verkeersonveiligheid op de autosnelwegen de laatste jaren op spectaculaire wijze toe :

dalités de la coopération entre la sous-direction fédérale «police de la circulation» et les zones de police.».

9° à l'article 95, le mot «deux» est remplacé par le mot «trois» ;

10° à l'article 97, alinéas 1<sup>er</sup> et 3, les mots «du ministre de l'Intérieur qui peut lui donner des ordres» sont remplacés par les mots «du ministre de l'Intérieur et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions qui peuvent lui donner des ordres» ;

11° à l'article 98 :

a) à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots «et du ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, du ministre de la Justice et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» ;

b) à l'alinéa 3, les mots «et celle du ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, celle du ministre de la Justice et celle du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» ;

12° à l'article 99, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots «et par le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «et de la Justice» et les mots «et plus particulièrement».

#### JUSTIFICATION

Les besoins de canalisation de la circulation et d'application des règles de la circulation routière ne justifient pas l'évolution actuelle, dans le cadre de laquelle les unités provinciales de circulation de la police fédérale sont transformées en une police des autoroutes chargée de remplir toutes les missions de police sur ces routes. Dans l'état actuel des choses, les unités provinciales de circulation ne consacrent que 10% de leur temps de travail au contrôle ciblé du respect de l'application des règles de la circulation routière, et l'augmentation annuelle de 10% promise par le gouvernement – pour autant qu'elle soit appliquée effectivement – signifie également qu'en dix ans, ces unités n'auraient consacré que 20% de leur temps de travail au contrôle ciblé du respect de l'application des règles de la circulation routière. Entre temps, l'insécurité routière a augmenté, ces dernières années, de manière spectaculaire sur les autoroutes :

Jaar	Letselgevallen op autosnelwegen	Doden- zwaargewonden op Autosnelwegen	Totaal slachtoffers op autosnelwegen
<i>Année</i>	<i>Accidents ayant entraînés des lésions corporelles sur les autoroutes</i>	<i>Personnes tuées ou gravement blessées sur les autoroutes</i>	<i>Nombre total de victimes sur les autoroutes</i>
1995	3.628	1.228	5.920
1998	4.167	1.295	6.447
1999	4.446	1.391	6.889
2000	4.961	1.445	7.669

Tussen 1995 en 2000 kregen we op de autosnelwegen dus volgende stijgingen te zien :

aantal letselgevallen : + 36 %

Aantal doden en zwaargewonden : + 18 %

Totaal aantal slachtoffers : + 29 %.

We leggen er hierbij nog eens de nadruk op dat infrastructuurverbetering, in tegenstelling tot het secundaire wegennet, nauwelijks soelaas kan brengen voor de verkeersveiligheid op de autosnelwegen. De verhoging van de verkeersveiligheid op de autosnelwegen zal vooral het gevolg zijn van de rechtstreekse gedragsbeïnvloeding van de weggebruikers, m.a.w. van een voldoende aanwezigheid van «blauw» op de autosnelwegen en van een consequente en doorgedreven handhaving van de verkeersregels.

De fundamentele oorzaak van het lage niveau van verkeershandhaving is dat het departement Binnenlandse Zaken onvoldoende vertrouwd is met de problematiek van de verkeersonveiligheid, en dat de top van de federale politie een kwalijke traditie heeft inzake verwaarlozing van de handhaving der verkeersregels. En ondertussen blijft de minister die het verkeer onder zijn bevoegdheid heeft en verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid, machteloos afhankelijk van de goede wil van de collega Binnenlandse Zaken die in de praktijk echter afwezig is.

De enige oplossing bestaat dan ook in een structurele ingreep, waarbij in de politiewet de oprichting van een gespecialiseerde verkeerspolitie wordt ingeschreven. De minister die bevoegd is voor het wegverkeer wordt meteen ook, samen met zijn collega Binnenlandse Zaken, bevoegd voor de uitrusting en de operaties van de verkeerspolitie. Op deze wijze wordt voorkomen dat de verkeershandhaving op de autosnelwegen op het achterplan komt.

De verkeerspolitie kan in principe ook andere operaties dan verkeersbegeleiding en verkeershandhaving doen ; het principe van de integratie van de politie wordt dus niet verlaten. Toch

Entre 1995 et 2000, nous avons donc enregistré les augmentations suivantes sur les autoroutes :

Nombre d'accidents ayant entraînés des lésions corporelles : + 36%

Nombre de personnes tuées ou gravement blessées : + 18%

Nombre total de victimes : + 29%

Nous tenons, à cet égard, à souligner une nouvelle fois que, contrairement au réseau routier secondaire, une amélioration de l'infrastructure des autoroutes n'apportera qu'une solution minime en matière de sécurité routière. Le renforcement de la sécurité routière sur les autoroutes sera surtout l'effet d'une influence directe sur le comportement des conducteurs, en assurant une présence suffisante de policiers sur les autoroutes ainsi qu'une application conséquente et poussée des règles de la circulation routière.

La raison fondamentale de la faible application des règles en matière de sécurité routière est la méconnaissance de la problématique de l'insécurité routière dans le chef du ministre de l'Intérieur, et la fâcheuse habitude de la haute hiérarchie de la police fédérale de négliger l'application des règles de sécurité routière. Entre-temps, le ministre en charge de la circulation et responsable de la sécurité routière, reste impuissant devant cette situation et continue à dépendre du bon vouloir de son collègue de l'Intérieur qui brille toutefois par son absence sur le terrain.

L'unique solution consiste dès lors à prendre une mesure structurelle, laquelle prévoit, dans la nouvelle loi sur la police, la création d'une police de la circulation spécialisée. Le ministre en charge de la circulation routière et son collègue de l'Intérieur deviennent immédiatement compétents pour l'équipement et les opérations de la police de la circulation. On évite ainsi que l'application des règles de sécurité routière sur les autoroutes soient remises au second plan.

En principe, la police de la circulation peut également effectuer d'autres opérations que la canalisation de la circulation et l'application des règles de la circulation routière. Le principe d'in-

zal de medebevoegdheid van de minister van verkeer garanderen dat de verkeershandhaving op de autosnelwegen de eerste prioriteit wordt en blijft.

Nr. 61 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

Art. 39bis (nieuw)

**Een artikel 39bis invoegen, luidend als volgt:**

«Art. 39bis. — §1. Titel VII van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen door «Zorg voor verkeersslachtoffers».

§ 2. Artikel 70 wordt vervangen door volgende tekst :

«Art. 70. — § 1. Er wordt een nationaal centrum voor verkeersslachtoffers opgericht, hierna te noemen : het centrum.

§ 2. Het centrum heeft als opdrachten

1° de problemen van de verkeersslachtoffers te bestuderen en oplossingen voor te stellen om het lot van de verkeersslachtoffers en hun families te humaniseren ;

2° de regering en het parlement te adviseren bij alle maatregelen van de regering en de wetgevende macht die het lot van de verkeersslachtoffers betreffen ;

3° te bemiddelen tussen de slachtoffers en hun families enerzijds en de overheidsinstellingen, de verzekeringsondernemingen en de ziekte- en invaliditeitsverzekering anderzijds ;

4° de bevolking te sensibiliseren voor het lot van de verkeersslachtoffers en hun families.

§ 3. Het centrum is paritair samengesteld uit Nederlandstaligen en Franstaligen, de voorzitter uitgezonderd. De Koning bepaalt de samenstelling, de financiering en de controle op het centrum.

§ 4. Het centrum brengt jaarlijks verslag uit aan het parlement over zijn activiteiten.

VERANTWOORDING

Niet alleen de veiligheidspreventie is in verkeerszaken bijzonder belangrijk. De samenleving moet er ook permanent op bedacht zijn om het lot van de verkeersslachtoffers en hun families te humaniseren. De politieke en justitiële benadering, de eerste hulp aan de slachtoffers, de opvang van de families

tégration de la police est donc respecté. La compétence partagée du ministre en charge de la circulation garantit toutefois que l'application des règles de la circulation routière sur les autoroutes sera et restera la principale priorité.

N° 61 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

Art. 39bis (nouveau)

**Insérer un article 39bis, libellé comme suit :**

«Art. 39bis. — §1<sup>er</sup>. L'intitulé du Titre VII des mêmes lois coordonnées est remplacé par l'intitulé suivant :

«Prise en charge des victimes d'accidents de la circulation».

§ 2. L'article 70 est remplacé par la disposition suivante :

«Art. 70. - § 1<sup>er</sup>. Il est créé un Centre national pour les victimes d'accidents de la circulation, dénommé ci-après «le centre».

§ 2. Les missions du centre sont les suivantes :

1° examiner les problèmes des victimes d'accidents de la circulation et proposer des solutions pour humaniser leur sort et celui de leur famille ;

2° conseiller le gouvernement et le parlement sur toutes les mesures qu'ils envisagent de prendre concernant le sort des victimes d'accidents de la circulation ;

3° intervenir en tant qu'intermédiaire entre les victimes et leur famille, d'une part, et les institutions publiques, les compagnies d'assurances et l'assurance maladie-invalidité, d'autre part ;

4° sensibiliser la population au sort des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille.

§ 3. Le centre est composé paritairement de membres francophones et néerlandophones, le président excepté. Le Roi détermine la composition, le financement et le contrôle du centre.

§ 4. Le centre fait annuellement rapport au parlement sur ses activités.».

JUSTIFICATION

Dans le domaine de la circulation, il n'y a pas que la prévention en matière de sécurité qui soit d'une importance majeure. La société ne doit en outre avoir de cesse d'humaniser le sort des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille. L'approche policière et judiciaire, les premiers soins aux victimes,

door politiediensten, de contacten met de verzekeringswereld en met de invaliditeitsverzekering etc. vragen om een permanente aandacht. Bovendien moet er een instantie in het leven worden geroepen die voor de slachtoffers en hun families kan tussenkomen en bemiddelen bij de overheidinstellingen en instanties waarmee zij vanuit hun specifieke situatie te maken krijgen.

Of dit centrum nu in nauwe samenwerking met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, of zelfs in diens schoot, functioneert is bijkomstig. Belangrijk is dat het centrum er komt.

Het lijkt ons vanzelfsprekend dat organisaties van verkeersslachtoffers in dit centrum een belangrijke rol te spelen hebben.

#### Nr. 62 VAN DE HEREN **ANSOMS EN VAN EETVELT**

##### Art. 43<sup>quater</sup> (nieuw)

#### **Een artikel 43<sup>quater</sup> invoegen, luidend als volgt:**

«Art. 43<sup>quater</sup>. — Het wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde wordt aangevuld met een artikel 44<sup>ter</sup>, luidend als volgt :

«Art. 44<sup>ter</sup>. — Van de belasting zijn vrijgesteld de levering van goederen en diensten die betrekking hebben op veiligheidsuitrustingen voor weggebruikers en niet-verplichte veiligheidsuitrustingen voor de voertuigen in het wegverkeer».

#### VERANTWOORDING

Bij al hun inspanningen voor de inspanningen van particulieren om zichzelf in het verkeer beter te beveiligen. Ook op niet-verplichte veiligheidsuitrustingen zoals fietshelmen, fluorescerend materiaal, veilige kledij voor motorfietsers, airbags in auto's, dobli-spiegels op vrachtwagens etc. moet 21 % BTW worden betaald.

O.i. moet de federale overheid geen belastingsreturn hebben vanwege particulieren voor de verkeersveiligheid. Daarom stellen wij voor om voor de verkeersveiligheid een volledige btw-vrijstelling te geven.

Vanzelfsprekend dient omtrent een btw-vrijstelling een akkoord worden bereikt op Europees niveau. Enkele jaren geleden werd reeds een akkoord bereikt om in de strijd tegen de werkloosheid de arbeidsintensieve economische activiteiten een lagere btw-voet te geven. Wij vinden dat de verkeersveiligheid op zijn minst van even groot ethisch en maatschappelijk belang is als de werkloosheid. Overigens werden er reeds btw-vrij-

l'accueil des familles par les services de police, les contacts avec le monde des assurances et avec l'assurance maladie-invalidité, etc., nécessitent une attention permanente. En outre, il convient de créer une instance qui puisse intervenir pour les victimes et leur famille et jouer le rôle d'intermédiaire auprès des institutions publiques et des instances auxquelles ces victimes seront confrontées en raison de leur situation spécifique.

Que ce centre fonctionne en étroite collaboration avec l'Institut belge pour la sécurité routière ou en son sein est une question accessoire. Ce qui importe, c'est que ce centre soit créé.

Il nous paraît évident que les organisations de victimes d'accidents de la circulation ont un rôle important à jouer au sein de ce centre.

#### N° 62 DE MM. **ANSOMS ET VAN EETVELT**

##### Art. 43<sup>quater</sup> (nouveau)

#### **Insérer un article 43<sup>quater</sup>, libellé comme suit :**

«Art. 43<sup>quater</sup>. — Un article 44<sup>ter</sup>, libellé comme suit, est inséré dans le Code de la taxe sur la valeur ajoutée:

«Art. 44<sup>ter</sup>. — Sont exemptées de la taxe, les livraisons de biens et les prestations de services qui se rapportent aux équipements de sécurité destinés aux usagers de la route ainsi qu'aux équipements de sécurité non obligatoires destinés aux véhicules dans la circulation routière.».

#### JUSTIFICATION

Le présent amendement concerne les efforts consentis par les particuliers afin de mieux assurer leur propre protection dans la circulation. Les équipements de sécurité non obligatoires, tels que les casques pour cyclistes, le matériel fluorescent, les vêtements améliorant la sécurité des motocyclistes, les airbags dans les voitures, les rétroviseurs Dobli dont sont équipés les camions, etc., sont également assujettis à une TVA de 21%.

Nous estimons que l'autorité fédérale ne peut tirer aucun bénéfice fiscal des efforts consentis par les particuliers en matière de sécurité routière. Aussi proposons-nous d'accorder une exonération intégrale de TVA en matière de sécurité routière.

Il va de soi qu'une exonération de TVA doit faire l'objet d'un accord à l'échelon européen. Il y a quelques années a déjà été conclu un accord visant, dans le cadre de la lutte contre le chômage, à assujettir les activités économiques à fort coefficient de main-d'œuvre à un taux réduit de TVA. Nous estimons que la sécurité routière revêt une importance au moins aussi grande, sur les plans éthique et social, que le chômage. Des exonéra-

stellingen gegeven die wel begrijpelijk zijn, maar die dan weer ethische vragen oproepen. We denken hierbij aan de vrijstelling voor de nationale loterijen.

Dit heeft in de praktijk de implicatie dat de aankoop en het onderhoud van fietsen, van veiligheidstoebehoren zoals bv. fietshelmen en fluorescerend materiaal enz. Actiegroepen zoals de Motor Actiongroup Belgium en de Fietzersbond zijn in dat verband vragende partij. Tevens is de btw-vrijstelling voor fietshelmen een betekenisvolle aanmoediging van het dragen van deze helm.

Tenslotte is deze btw-verlaging ook een aanbeveling van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid.

#### Nr. 63 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

Art. 43quinquies (nieuw)

**Een artikel 43quinquies invoegen, luidend als volgt:**

«Art. 43quinquies. — Aan het wetsontwerp wordt een hoofdstuk IX toegevoegd met als titel :

«Hoofdstuk IX. Wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor het vervoer te land, hun onderdelen evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.».

#### VERANTWOORDING

Vermits zulk hoofdstuk niet is voorzien, en er nog een bijkomend amendement wordt ingediend om deze wet te wijzigen, moet er ook een nieuw hoofdstuk worden ingeschreven in het wetsontwerp.

#### Nr. 64 VAN DE HEREN ANSOMS EN VAN EETVELT

Art. 43sexies (nieuw)

**Een artikel 43sexies invoegen, luidend als volgt:**

«Art. 43sexies. — §1. In artikel 1 § 5 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het toebehoren moeten voldoen, wordt het woord «bromfietsen» vervangen door «motorvoertuigen».

§ 2. artikel 4, § 4, van dezelfde wet wordt van opgeheven.».

tions de TVA pouvant se comprendre, mais soulevant certaines questions éthiques ont d'ailleurs déjà été accordées. Nous songeons à cet égard à l'exonération dont bénéficient les loteries nationales.

Une telle exonération de TVA impliquerait, dans la pratique, que l'achat et de l'entretien de bicyclettes, d'accessoires de sécurité, tels que des casques pour cyclistes et du matériel fluorescent, etc., seraient exonérés de TVA. Les groupes d'action tels que le *Motorcycle Action Group Belgium* et le *Fietzersbond* sont en outre demandeurs à cet égard. De plus, exonérer de TVA le casques pour cyclistes encouragera de manière significative le port de ce dernier.

Enfin, cette exonération de TVA s'inscrit dans le droit fil des recommandations des États généraux de la Sécurité routière.

#### N° 63 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

Art. 43quinquies (nouveau)

**Insérer un article 43quinquies, libellé comme suit :**

«Art. 43quinquies. — Le projet de loi est complété par un chapitre IX, intitulé :

«Chapitre IX. Modification de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.».

#### JUSTIFICATION

Étant donné que le projet ne contient pas un tel chapitre et qu'un autre amendement tend à modifier cette loi, il convient d'insérer un nouveau chapitre dans le projet de loi.

#### N° 64 DE MM. ANSOMS ET VAN EETVELT

Art. 43sexies (nouveau)

**Insérer un article 43sexies, libellé comme suit :**

«Art. 43sexies. — § 1<sup>er</sup>. À l'article 1<sup>er</sup>, § 5, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, le mot «cyclomoteurs» est remplacé par les mots «véhicules à moteur».

§ 2. L'article 4, § 4, de la même loi est abrogé.».

## VERANTWOORDING

Door deze wijziging worden niet alleen de constructie, de handel, de publiciteit en de montage of hulp bij het monteren van opdrijfkits voor bromfietsen, maar ook het nieuwe fenomeen van de *chip-tuning* of de *powerboxen* voor auto's buiten de wet gesteld.

De schrapping van § 4 uit het artikel 4 van de technische voertuigenwet, is een logisch uitvloeisel van de overbrenging van deze bepaling naar de wet betreffende de politie over het wegverkeer (zie amendement tot invoeging van een nieuw artikel 27 bis in het wetsontwerp).

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

## Nr. 65 VAN MEVROUW BREPOELS

Art. 30

**Dit artikel vervangen door de volgende bepaling:**

«Art. 30. — Titel V van dezelfde wordt vervangen als volgt:

«Strafvordering, administratieve sanctie en burgerlijke rechtsvordering».

## Nr. 66 VAN MEVROUW BREPOELS

Art. 31

**Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :**

«Art. 31. — In dezelfde wet wordt in titel V een hoofdstuk IIbis ingevoegd dat luidt als volgt :

«Administratieve sanctie wegens bepaalde overtredingen door een persoon die in België een vaste woonplaats of een vaste verblijfplaats heeft

«Art. 65bis. — § 1. Volgende overtredingen kunnen worden bestraft met een administratieve sanctie, op voorwaarde dat ze geen schade aan derden hebben veroorzaakt :

1° het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid;

2° door een rood of een vast oranje verkeerslicht rijden;

3° artikel 34 van deze wet;

4° artikel 37bis, 1°, 4° tot 6° van deze wet.

## JUSTIFICATION

Cette modification vise à interdire non seulement la construction, le commerce, la publicité et l'installation ou l'aide à l'installation de kits permettant de gonfler le moteur de cyclomoteurs, mais également le nouveau phénomène des équipements *chip-tuning* et *power box* destinés aux voitures.

La suppression de l'article 4, § 4, de la loi sur les conditions techniques des véhicules est le corollaire de la transposition de cette disposition dans la loi relative à la police de la circulation routière (voir l'amendement tendant à insérer un article 27bis dans le projet à l'examen).

## N° 65 DE MME BREPOELS

Art. 30

**Remplacer cet article par la disposition suivante :**

«Art. 30. L'intitulé du Titre V de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant :

«Procédure pénale, sanction administrative et procédure judiciaire civile.»»

## N°66 DE MME BREPOELS

Art. 31

**Remplacer cet article par la disposition suivante :**

«Art. 31. — Il est inséré, dans le titre V de la même loi, un nouveau chapitre IIbis, libellé comme suit :

«Sanction administrative infligée en raison de certaines infractions commises par une personne qui a un domicile fixe ou une résidence fixe en Belgique

Art.65bis. — § 1<sup>er</sup>. Les infractions suivantes sont passibles d'une sanction administrative, à condition qu'elles n'aient pas causé de dommages à des tiers :

1° le dépassement des vitesses maximales autorisées;

2° le franchissement d'un feu de signalisation rouge ou d'un feu jaune-orange fixe ;

3° l'infraction à l'article 34 de la présente loi ;

4° l'infraction à l'article 37bis, 1°, 4° à 6° de la présente loi.

§ 2. De administratieve sanctie wordt geïnd door een centraal incassobureau voor de inning van deze administratieve sancties. De Koning bepaalt de verdere uitvoering van dit artikel.

§ 3. Het bedrag van deze som wordt bepaald door de Koning bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

§ 4. De administratieve sanctie bedoeld in dit artikel wordt door het centraal incassobureau aan de overtreder opgelegd. Het bevat ten minste volgende elementen :

- 1° datum en plaats van de overtreding;
- 2° identiteit van de overtreder en desgevallend de nummerplaat van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan;
- 3° het bedrag van de administratieve sanctie;
- 4° de uiterste betalingsdatum;
- 5° de vermelding dat de overtreder beroep kan aantekenen bij de politierechter.

§ 5. De mededeling van de administratieve sanctie wordt aan de overtreder toegezonden binnen een termijn van veertig dagen na de vaststelling van de overtreding.

§ 6. De betalingstermijn wordt bepaald op een maand na de kennisgeving van de sanctie.

Indien de overtreder het bevel tot betaling niet volledig voldoet binnen die termijn wordt het bedrag met 25 % verhoogd. Het verhoogde bedrag moet binnen een maand na de vaststelling worden betaald.

§ 7. Bij gebreke aan betaling binnen de betalingstermijn wordt het bevel tot betaling van rechtswege uitvoerbaar.

§ 8. De overtreder die de verkeersovertreding of de opgelegde administratieve sanctie betwist kan binnen 14 dagen na de kennisgeving van de sanctie de beoordeling voorleggen aan de politierechtbank van de plaats waar de overtreding werd begaan.

De artikelen 1025 en volgende van het Gerechtelijk Wetboek zijn van overeenkomstige toepassing».

#### VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt de volledige herschrijving van het ontworpen artikel 31. De voornaamste kritiek hierop is dat het systeem zeer ingewikkeld is en dat het geen echte administratieve afhandeling van overtredingen in het leven roept.

§ 2. Le montant de la sanction administrative est perçu par un bureau central d'encaissement chargé de cette perception. Le Roi fixe les modalités d'exécution du présent article.

§ 3. Le montant de cette somme est déterminé par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

§ 4. La sanction administrative visée au présent article est infligée au contrevenant par le bureau central d'encaissement et comprend au moins les éléments suivants :

- 1° le jour et le lieu où l'infraction a été commise;
- 2° l'identité du contrevenant et, le cas échéant, le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise;
- 3° le montant de la sanction administrative;
- 4° le jour où la somme doit être payée au plus tard ;
- 5° la mention que le contrevenant peut introduire un recours auprès du juge de police.

§ 5. La notification de la sanction administrative est envoyée au contrevenant dans un délai de 40 jours après la constatation de l'infraction.

§ 6. Le délai de paiement est fixé à un mois après la notification de la sanction.

Si le contrevenant ne satisfait pas entièrement à l'ordre de paiement dans ce délai, le montant est majoré de 25%. Le montant majoré doit être payé dans le mois qui suit la constatation.

§ 7. Si le contrevenant néglige de payer la somme dans le délai fixé, l'ordre de paiement devient exécutoire de plein droit.

§ 8. Le contrevenant qui conteste l'infraction au Code de la route ou la sanction administrative infligée peut, dans un délai de 14 jours après la notification de la sanction, soumettre l'appréciation des faits au tribunal de police du lieu où l'infraction a été commise.

Les articles 1025 et suivants du Code judiciaire s'appliquent par analogie.»

#### JUSTIFICATION

Le présent amendement tend à reformuler entièrement l'article 31 du projet de loi. La principale critique que l'on puisse adresser à cette disposition est que le système est très complexe et qu'il n'instaure pas de véritable traitement administratif de certaines infractions.



§ 1. Ik stel voor een echte administratieve afhandeling van bepaalde verkeersovertredingen mogelijk te maken. De lijst van overtredingen die in aanmerking komt is identiek als in het ontwerp, uiteraard steeds op voorwaarde dat de overtreding geen schade veroorzaakt heeft. Hiermee bedoel ik zowel schade aan personen als aan goederen.

Het lijkt mij niet opportuun om als voorwaarde te stellen dat de overtreding op een geautomatiseerde wijze werd vastgesteld. Ook vaststellingen door de verbalisanten moeten onder het toepassingsgebied van dit artikel kunnen vallen.

§ 2. De inning wordt toevertrouwd aan een incassobureau, dat daartoe uitgerust is en de nodige expertise bezit om de opdracht vlot te kunnen uitvoeren.

De Koning wordt belast met de verdere uitvoering van dit artikel.

§ 3. Idem als in het ontwerp; vereist derhalve geen commentaar

§ 4 De afhandeling van de verkeersovertredingen zal er na de aanvaarding van het amendement als volgt uit zien : de overtreding wordt vastgesteld zoals het op heden gebeurt. Afschrift van het proces-verbaal wordt aan de overtreder toegestuurd, net zoals nu het geval is. De overtreder stuurt het PV terug aan het incassobureau. Indien de overtreder niet betwist gaat het incassobureau door met de inning. Indien de overtreder wel betwist gaat het incassobureau na of de zaak effectief aanhangig wordt gemaakt bij de politierechtbank zoals bepaald in §9. Indien er betwisting is, maar geen beroep op de politierechtbank handelt het incassobureau de zaak verder op.

Het is overbodig om een bepaling op te nemen als het voorgestelde artikel 65ter, § 1, omdat de inhoud van deze paragraaf reeds wordt geregeld in artikel 62 van de verkeerswet.

§ 4. bepaalt welke elementen de kennisgeving door het incassobureau moet bevatten. Dit moet de overtreder toelaten de conformiteit van de sanctie met de overtreding na te gaan.

§ 5. In tegenstelling tot het ontwerp kies ik voor de kennisgeving per gewone brief en niet per gerechtsbrief. Deze werkwijze is te omslachtig en te duur.

§ 6. Vereist geen commentaar.

§ 7. Vereist geen commentaar.

§ 8. De overtreder die het niet eens is met de overtreding of de sanctie kan beroep aantekenen met een eenzijdig verzoekschrift.

De regels van het gerechtelijk wetboek zijn –ook wat de territoriale bevoegdheid betreft- van toepassing.

§ 1<sup>er</sup>. Nous proposons de prévoir un véritable traitement administratif de certaines infractions de roulage. La liste des infractions entrant en ligne de compte est identique à celle prévue dans le projet, toujours à condition, évidemment, que l'infraction n'ait pas donné lieu à un dommage. Nous entendons par là tant les dommages causés aux personnes que ceux causés à des choses.

Il ne me semble pas opportun de fixer comme condition que l'infraction doit avoir été constatée automatiquement. Les constatations faites par les verbalisants doivent, elles aussi, pouvoir entrer dans le champ d'application de l'article en question.

§ 2. La perception est confiée à un bureau d'encaissement, qui est équipé à cet effet et dispose de l'expertise requise pour pouvoir s'acquitter convenablement de cette tâche.

Le Roi est chargé de l'exécution de cet article.

§ 3. Idem que dans le projet ; ne nécessite dès lors pas de commentaire.

§ 4. Après l'adoption du présent amendement, les infractions de roulage seront traitées comme suit : l'infraction est constatée comme cela se fait à l'heure actuelle ; une copie du procès-verbal est envoyée au contrevenant, comme c'est le cas à l'heure actuelle ; le contrevenant renvoie le PV au bureau d'encaissement ; si le contrevenant ne conteste pas, le bureau d'encaissement procède à la perception ; si le contrevenant conteste, le bureau d'encaissement vérifie si le tribunal est bien saisi de l'affaire conformément aux dispositions du § 9 ; s'il y a contestation, mais pas de recours au tribunal de police, le bureau d'encaissement continue à traiter le dossier.

Il est superflu d'insérer une disposition comme l'article 65ter, § 1<sup>er</sup>, puisque l'article 62 des lois relatives à la police de la circulation routière règle déjà cette procédure.

Le § 4 prévoit les éléments qui doivent figurer dans la notification du bureau d'encaissement, afin que le contrevenant puisse vérifier si la sanction est conforme à l'infraction.

§ 5. Contrairement au projet, nous donnons la préférence à une notification par simple lettre et non par pli judiciaire. Cette procédure est trop compliquée et trop onéreuse.

Le § 6 ne nécessite pas de commentaire.

Le § 7 ne nécessite pas de commentaire.

§ 8. Le contrevenant qui ne peut marquer son accord sur l'infraction ou sur la sanction peut introduire un recours par requête unilatérale.

Les règles du Code judiciaire sont d'application, y compris en ce qui concerne la compétence territoriale.

Nr. 67 VAN MEVROUW **BREPOELS**

Art. 36

**Dit artikel weglaten.**

## VERANTWOORDING

Deze bepalingen gelden voor alle strafbare feiten, dus niet enkel voor verkeersveiligheid.

Dit kan dus ook niet op een dergelijke wijze in dit ontwerp worden afgehan

Frieda BREPOELS (VU&ID)

Nr. 68 VAN MEVROUW **COENEN** EN DE HEER **VANOOST**

Art. 2

**Het ontworpen artikel 2 aanvullen met het volgende lid:**

«De in dit artikel bedoelde aanvullende reglementen worden ter informatie aan de buurgemeenten bezorgd, uiterlijk vijftien dagen nadat ze door de gemeenteraad werden goedgekeurd.».

N° 67 DE MME **BREPOELS**

Art. 36

**Supprimer cet article.**

## JUSTIFICATION

Ces dispositions concernent toutes les infractions, donc pas uniquement en matière de sécurité routière.

Ce point ne peut donc être traité de cette manière dans ce projet.

N° 68 DE MME **COENEN** ET M. **VANOOST**

Art. 2

**Compléter cet article proposé par l'alinéa suivant :**

«Les règlements complémentaires visés au présent article, sont transmis, pour information, aux communes limitrophes au plus tard quinze jours après leur adoption par le conseil communal.».

Marie-Thérèse COENEN (ECOLO/AGALEV)  
Lode VANOOST (AGALEV/ECOLO)