

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 december 2002

WETSONTWERP

**houdende verschillende bepalingen
inzake verkeersveiligheid**

AMENDEMENTEN

voorgesteld na de indiening van het verslag

Nr. 69 VAN DE HEER **ANSOMS**

Invoegen van een hoofdstuk IX, luidende :

«*Hoofdstuk IX*

Fiscale bepalingen,».

VERANTWOORDING

Aan het wetsontwerp worden nog enkele fiscale bepalingen toegevoegd, terwijl dit hoofdstuk niet was opgenomen in het wetsontwerp.

Voorgaande documenten :

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

001 : Wetsontwerp.

002 : Bijlage.

003 tot 005: Amendementen.

006 : Verslag.

007 : Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 décembre 2002

PROJET DE LOI

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

AMENDEMENTS

présentés après le dépôt du rapport

N° 69 DE M. **ANSOMS**

Insérer un chapitre IX, intitulé :

«*Chapitre IX*

Dispositions fiscales,».

JUSTIFICATION

Quelques dispositions fiscales sont encore ajoutées au projet, alors que ce chapitre ne figurait pas dans le projet de loi.

Documents précédents :

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

001 : Projet de loi.

002 : Annexe.

003 à 005: Amendements.

006 : Rapport.

007 : Texte adopté par la commission.

Nr. 70 VAN DE HEER ANSOMS

Art. 2

In het ontworpen artikel 2 de woorden «openbare wegen» vervangen door de woorden «openbare gemeente – en provinciewegen».

VERANTWOORDING

In artikel 6, § 1, X, 1° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 zijn de gewestwegen en hun aanhorigheden overgeheveld naar de gewesten.

Die «aanhorigheden» moeten in de meest ruime zin van het woord worden geïnterpreteerd. Volgens het wetsontwerp dat aan de basis ligt van de regionalisering van de gewestwegen en hun aanhorigheden (stuk nr. 516/1-1988, blz. 13) «*impliceert deze overdracht ook alles wat nodig is om het beheer en het onderhoud van deze wegen te verzekeren*». Het begrip «aanhorigheid» omvat (...) de wegsignalisatie en de wegbebakening». Dat betekent dus dat de Gewesten door de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, bevoegd zijn gemaakt voor wat in de wet betreffende de politie over het wegverkeer «de aanvullende reglementen» op de gewestwegen heet.

Het nieuwe artikel 2 van het wetsontwerp, zoals geredigeerd in het wetontwerp, is echter strijdig met de regionalisering van de «aanvullende reglementen» op de gewestwegen (de «aanhorigheden») en openbare wegen door bossen en reservaten. Want :

a) het nieuwe artikel 2 maakt de gemeenten bevoegd voor de aanvullende reglementen op alle wegen op het gemeentelijk grondgebied, dus ook op de gewestwegen en openbare wegen door de gewestbossen en reservaten;

b) immers: in artikel 3 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (nieuwe redactie van het wetsontwerp) is het voorbehoud inzake gemeentelijke bevoegdheid voor de openbare gewestwegen en voor de openbare wegen door bossen en reservaten, zoals dat terug te vinden is in de bestaande wet, verdwenen.

In artikel 2 moeten de gewestwegen en de openbare wegen die door gewestelijke bossen en reservaten lopen worden uitgesloten van de gemeentelijke bevoegdheid om aanvullende reglementen te maken. M.a.w. in artikel 2 moet men de gemeenten uitsluitend bevoegd maken voor de aanvullende reglementen op de gemeente- en provinciewegen.

Voor de volledigheid moeten niet alleen de gemeentewegen, maar ook de provinciewegen in artikel 2 worden vermeld, want krachtens artikel 6 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer mogen de provincieraden geen aanvullende reglementen vaststellen voor de provinciewegen. Dat is van oudsher de bevoegdheid van de gemeenten.

Jos ANSOMS (CD&V)

N° 70 DE M. ANSOMS

Art. 2

Dans l'article 2 proposé, remplacer les mots «voies publiques» par les mots «voies communales et provinciales publiques».

JUSTIFICATION

L'article 6, § 1^{er}, X, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 transfère les routes *et leurs dépendances* aux régions.

Ces «dépendances» doivent s'interpréter au sens le plus large du terme. Selon le projet de loi qui est à l'origine de la régionalisation des routes et de leurs dépendances (Doc. n°516/1-1988, p. 13), «*ce transfert implique tout ce qui est nécessaire pour assurer la gestion et l'entretien de ces routes. La notion de dépendance comprend (...) la signalisation et le balisage routiers*». Cela signifie donc que la loi spéciale du 8 août 1980, modifiée par la loi du 8 août 1988, a rendu les régions compétentes pour ce qui est dénommé «les règlements complémentaires» relatifs aux voies régionales dans la loi relative à la police de la circulation routière.

Le nouvel article 2 du projet de loi, tel qu'il est libellé, est toutefois contraire à la régionalisation des «règlements complémentaires» relatifs aux voies régionales («les dépendances») et aux routes ouvertes à la circulation publique situées dans les forêts et les réserves, étant donné que :

a) le nouvel article 2 rend les communes compétentes pour les règlements complémentaires relatifs à *toutes les voies situées sur le territoire communal*, donc aussi pour ceux relatifs aux voies régionales et aux voies publiques situées dans les forêts et les réserves ;

b) en effet : dans l'article 3 de la loi relative à la police de la circulation (nouvelle rédaction du projet de loi), *la réserve relative à la compétence communale pour ce qui est des voies régionales publiques et les voies régionales situées dans les forêts et les réserves, telle qu'elle est prévue dans la loi existante, a disparu*.

Aux termes de l'article 2, il est exclu que les voies régionales et les voies publiques situées dans des forêts et des réserves relèvent de la compétence communale d'arrêter des règlements complémentaires. En d'autres termes, l'article 2 rend les communes exclusivement compétentes pour les règlements complémentaires relatifs aux voies communales et provinciales.

Dans un souci d'exhaustivité, il convient de mentionner non seulement les voies communales, mais aussi les voies provinciales à l'article 2, étant donné qu'en vertu de l'article 6 de la loi relative à la police de la circulation routière, les conseils provinciaux ne peuvent arrêter de règlements complémentaires pour les voies provinciales. L'établissement de ces règlements relève depuis toujours de la compétence des communales.

Nr. 71 VAN DE HEREN **SMETS EN GRAFÉ**

Art. 6

In de ontworpen tekst de volgende wijzigingen aanbrengen :

- a) in het eerste lid, de woorden «100 euro» vervangen door de woorden «50 euro».
- b) in het tweede lid, de woorden «50 euro» vervangen door de woorden «30 euro».
- c) in het derde lid, de woorden «50 euro» vervangen door de woorden «20 euro».

VERANTWOORDING

Het strafrechtelijk beleid inzake de vaststelling van de minimumbedragen van de geldboeten welke gelden voor de verschillende graden van zware overtredingen moet in overeenstemming zijn met het proportionaliteitsbeginsel.

Met dit amendement beogen wij in dit wetsontwerp :

– te voorzien in een gradatie tussen de overtredingen van eerste, tweede en derde categorie. In de vorm waarin het wetsontwerp thans is gesteld, is geen sprake van enig onderscheid tussen de minimumbedragen voor de geldboeten van eerste en tweede categorie;

– te voorzien in een lager minimumbedrag voor de drie gradaties van zware overtredingen, die immers bijzonder hoog zijn. Met de definitie die thans in het wetsontwerp vervat is, zou de overtreder immers ten minste 275 euro moeten betalen voor een overtreding van eerste en tweede categorie, en 550 euro voor een overtreding van derde categorie.

De verlaging van het minimumbedrag van de geldboeten voor zware overtredingen is vooral gerechtvaardigd in het kader van een versterkt controlebeleid, zoals de federale Ministerraad heeft beslist op 8 februari 2002.

Nr. 72 VAN DE HEREN **SMETS EN GRAFÉ**

Art. 36

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

De bedragen van de geldboeten worden in voldoende mate opgetrokken opdat gelijktijdig de aanzet kan worden gegeven tot een verhoging van de opdecimen. Wij wensen de hoogte van de geldboeten te behouden zoals die voorkomt in de wet van 5 maart 1953 betreffende de opdecimen op de strafrechtelijke geldboeten.

N° 71 DE MM. **ANDRÉ SMETS ET GRAFE**

Art. 6

A l'article 29 proposé, apporter les modifications suivantes au § 1^{er} :

- a) à l'alinéa 1^{er}, remplacer les mots «100 euros» par les mots «50 euros»;
- b) à l'alinéa 2, remplacer les mots «50 euros» par les mots «30 euros»;
- c) à l'alinéa 3, remplacer les mots «50 euros» par les mots «20 euros».

JUSTIFICATION

La politique pénale en matière de détermination du montant minimal des amendes liées aux différents niveaux d'infractions graves doit être conforme au principe de proportionnalité.

Par rapport au projet de loi, nous entendons veiller, au travers cet amendement, à :

– garantir une gradation entre les infractions de première, deuxième et troisième catégorie. En effet, tel que le projet de loi est actuellement rédigé, il n'opère aucune distinction entre les montants minimaux d'amendes de 1^{ère} et de deuxième catégorie;

– abaisser le montant minimal des trois degrés d'infractions graves, qui sont particulièrement élevées. En effet, telles que sont actuellement définies dans le projet, il appartiendrait au contrevenant de s'acquitter, au minimum, de 275 euros pour une infraction de 1^{ère} et de seconde catégorie et de 550 euros pour une infraction de 3^{ème} catégorie.

La réduction du montant minimal des amendes pour infractions graves se justifie avant tout dans le cadre d'une politique de contrôle renforcée, comme l'a décidé de Conseil des ministres fédéraux du 8 février 2002.

N° 72 DE MM. **ANDRÉ SMETS ET GRAFÉ**

Art. 36

Supprimer cet article

JUSTIFICATION

Les montants des amendes sont suffisamment augmentés pour que soit parallèlement promue une augmentation des décimes additionnels. Nous entendons maintenir le niveau actuellement inscrit dans la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales.

De strekking van die wetwijziging is overigens ruimer dan de verkeersveiligheid. Daardoor hoort ze niet thuis in een wetsontwerp dat uitsluitend op die aangelegenheid van toepassing is.

Par ailleurs, cette modification légale a une portée qui dépasse la seule compétence de la sécurité routière. De ce fait, elle n'a nullement sa place dans un projet de loi qui s'applique exclusivement à ces matières.

Jean-Pierre GRAFE (CDH)
Andre SMETS (CDH)