

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 juin 2005

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 7 février 2003 portant
diverses dispositions en matière de sécurité
routière**

AMENDEMENTS

N° 7 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 3bis, libellé comme suit:

«Art. 3bis. — À l'article 9 des mêmes lois coordonnées, les mots «sur la voie publique» sont remplacés par les mots «dans un lieu public».

JUSTIFICATION

L'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière prévoit que les compétitions sportives, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sont interdites, sauf si les organisateurs ont reçu une autorisation écrite du bourgmestre de la (des) commune(s) concernée(s) et qu'il est satisfait aux conditions de sécurité fixées par voie d'arrêté royal.

Documents précédents :

Doc 51 **1428/ (2004/2005)** :
001 : Projet de loi.
002 à 004 : Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 juni 2005

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 7 februari 2003
houdende diverse bepalingen inzake
verkeersveiligheid**

AMENDEMENTEN

Nr. 7 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 3bis invoegen, luidend als volgt:

Art. 3bis. — In artikel 9 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden «openbare weg» vervangen door de woorden «openbare plaats».

VERANTWOORDING

Artikel 9 van de verkeerswet bepaalt dat sportwedstrijden waarbij geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van de openbare weg, verboden zijn tenzij de organisatoren een schriftelijke toelating hebben gekregen van de burgemeester van de betrokken gemeente(n), en tenzij de veiligheidsvoorschriften die bij KB zijn vastgelegd worden gevolgd.

Voorgaande documenten :

Doc 51 **1428/ (2004/2005)** :
001 : Wetsontwerp.
002 tot 004 : Amendementen.

Compte tenu de sa signification historique, cet article concerne l'organisation de toutes sortes de compétitions sportives disputées sur la voie publique, telles que des courses cyclistes, des rallyes (par exemple, le rallye d'Ypres, de Spa, ...) et autres. Entre-temps, se pose également le problème des courses urbaines. Il va de soi que celles-ci ne peuvent être organisées légalement sur la voie publique (aucun bourgmestre ne songe à les autoriser et il n'y a pas d'arrêtés d'exécution à cet effet), mais elles ne sont toujours pas interdites dans les lieux publics (par exemple, les grands parkings, les pistes de décollage d'aéroports abandonnés, etc.).

Sous l'angle juridique, une voie publique est différente d'un lieu public: conformément à l'article 28 de la loi relative à la police de la circulation routière, on entend par lieu public soit la voie publique, soit les terrains ouverts au public soit les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes.

En remplaçant, à l'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière, les mots «voie publique» par les mots «lieu public», on interdirait automatiquement les courses urbaines organisées dans des lieux publics qui ne sont pas la voie publique.

Nous avons conscience du fait qu'il peut être théoriquement opportun (encore que nous en doutions sérieusement) de légaliser les courses de vitesse dans des lieux publics, afin de canaliser le phénomène des courses urbaines dans un cadre sûr. En principe, cette possibilité subsiste dans le cadre de l'article 9 modifié, si le Roi prend un arrêté d'exécution prévoyant les mesures de sécurité nécessaires.

Nous sommes conscients du fait que les courses urbaines représentent avant tout un danger sur la voie publique et que c'est à cet endroit qu'elles sont généralement organisées. Il nous paraît cependant utile de supprimer les possibilités de contourner la loi afin d'exclure de tels risques dans des lieux publics, même s'ils y sont nettement moins nombreux.

N° 8 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art.1^{er} à 32

À l'article 7, apporter les modifications suivantes à l'article 29, § 1^{er}, proposé:

1) À l'alinéa 1^{er}, remplacer les mots «qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et qui sont de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident» **par les mots** «*qui sont de nature à provoquer presque irrémédiablement un accident de la circulation*»;

Dit artikel heeft, naar zijn historische betekenis, te maken met de organisatie van allerlei sportwedstrijden op de openbare weg, zoals wielervedstrijden, rally's (bv. de rally van Ieper, van Spa ...) en dergelijke. Ondertussen stelt zich ook het probleem van de straatraces. Uiteraard kan men men deze niet legaal organiseren op de openbare weg (geen enkele burge-meester haalt het in zijn hoofd om die toe te laten, en er zijn daarvoor ook geen uitvoeringsbesluiten), maar dat is nog altijd niet verboden op de openbare plaatsen (bv. grote parkings, startbanen van verlaten vliegvelden etc.).

Een openbare weg is juridisch inderdaad niet hetzelfde als een openbare plaats: een openbare plaats is volgens artikel 28 van de verkeerswet ofwel een openbare weg, ofwel de terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek, ofwel de niet-openbare terreinen die voor een zeker aantal personen toegankelijk zijn.

Als we nu in artikel 9 van de verkeerswet de woorden «openbare weg» vervangen door «openbare plaats» dan wordt meteen het achterpoortje gesloten voor straatraces op openbare plaatsen die geen openbare wegen zijn.

Wij zijn ons ervan bewust dat het theoretisch aangewezen kan zijn (alhoewel wij daar onze zeer twijfels bij hebben) snelheidsraces te legaliseren op openbare plaatsen, teneinde het fenomeen «straatrace» te kanaliseren binnen de grenzen van de veiligheid. Maar die mogelijkheid blijft op basis van een gewijzigd artikel 9 principieel open als de Koning een uitvoeringsbesluit treft met de nodige veiligheidsmaatregelen.

Wij zijn ons ervan bewust dat de straatraces boven alles een gevaar zijn op de openbare weg, en dat zij ook daar veelal plaats hebben. Toch lijkt het ons zinvol om de achterpoortjes van de wet te sluiten voor gelijkaardige risico's op openbare plaatsen, al zijn die dan een stuk kleiner.

Nr. 8 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

In artikel 7, in het ontworpen artikel 29, § 1, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1)in het eerste lid, de woorden «die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en die van aard zijn dat ze bij een ongeval bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade» **vervangen door de woorden** «*die van aard zijn dat zij bijna onvermijdbaar leiden tot een verkeersongeval*»;

2) À l'alinéa 2, remplacer les mots «qui mettent directement en danger la sécurité des personnes» **par les mots** «*qui génèrent un risque direct d'accident*»;

3) À l'alinéa 3, remplacer les mots «qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes» **par les mots** «*qui génèrent un risque indirect d'accident*».

JUSTIFICATION

Il est plus aisé de déterminer si un comportement génère un risque (presque inévitable, direct ou indirect) d'accident que de déterminer si la sécurité des personnes sera compromise lors de cet accident.

N° 9 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

À l'article 29, § 3, proposé à l'article 7, apporter les modifications suivantes:

1) À l'alinéa 2, entre les mots «Le juge tient compte» **et les mots** «du nombre de kilomètres par heure», **insérer le mot** «*notamment*»;

2) Remplacer l'alinéa 3 par l'alinéa suivant:

«De plus, les infractions suivantes sont punies d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus:

- *un excès de vitesse de plus de 30 kilomètres par heure dans une agglomération, dans une zone 30, aux abords d'écoles, dans une zone de rencontre ou une zone résidentielle, ou;*
- *un excès de vitesse de plus de 40 kilomètres par heure sur les autres routes».*

JUSTIFICATION

L'infraction à la vitesse maximale autorisée n'est qu'un des éléments dont les juges tiennent (doivent tenir) compte. La personnalité du prévenu, le lieu et les circonstances (par exemple, un trafic dense) de l'infraction sont également importants.

La nouvelle formulation de l'alinéa 3 est plus claire que celle utilisée dans l'amendement proprement dit.

2) in het tweede lid, de woorden «die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen» **vervangen door de woorden** «*die een rechtstreeks gevaar voor een ongeval creëren*».

3) in het derde lid, de woorden «die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen» **vervangen door de woorden** «*die een onrechtstreeks gevaar voor een ongeval creëren*».

VERANTWOORDING

Het is gemakkelijker in te schatten wanneer een gedraging een (quasi-onvermijdelijk, rechtstreeks of onrechtstreeks) gevaar voor een ongeval inhouden, dan wel of bij dit ongeval de veiligheid van personen in het gedrang zal komen.

Nr. 9 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

In artikel 7, in het ontworpen artikel 29, § 3, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1) in het tweede lid, tussen de woorden «de rechter houdt» **en de woorden** «rekening met het aantal kilometer per uur» **de woorden** «*onder meer*» **invoe-gen.**

2) het derde lid vervangen door de woorden:

«De volgende overtredingen worden bovendien gestraft met een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar:

- een snelheidsovertreding van meer dan 30 km per uur binnen de bebouwde kom, in een zone 30, schoolomgeving, erf of woonerf of*
- een snelheidsovertreding van meer dan 40 km per uur op de andere wegen».*

VERANTWOORDING

De inbreuk op het toegelaten snelheidsmaximum is maar één van de elementen waarmee de rechters rekening (moeten) houden. Ook de persoonlijkheid van de beklagde, de plaats en de omstandigheden (bv. druk verkeer) waarin een inbreuk is gepleegd zijn van belang.

De nieuwe formulering van het derde lid is duidelijker dan diegene die in het amendement zelf gebruikt wordt.

N° 10 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

À l'article 7, dans l'article 29, § 4, alinéa 3, proposé, remplacer les mots «l'année» par les mots «les trois ans».

JUSTIFICATION

Pour lutter véritablement contre le récidivisme, il est nécessaire d'allonger le délai pendant lequel il peut y avoir récidive. Le risque de se faire prendre a beau avoir été augmenté dans notre pays, il reste insuffisant pour inscrire dans la loi un délai ne dépassant pas un an.

En outre, une plus grande uniformité en matière de délais s'impose. La loi relative à la police de la circulation routière prend comme point de départ général un délai de trois ans, ainsi qu'il ressort de:

- a) l'article 29bis (rouler avec un détecteur de radar interdit);
- b) l'article 29ter (une entreprise qui est incapable de fournir l'identité de la personne qui était au volant de la voiture de société au moment de l'infraction);
- c) l'article 36 (taux d'alcoolémie de 0,8 pour mille dans le sang, ou conduite «sous influence»);
- d) l'article 37bis (usage de drogues pendant la conduite);
- e) l'article 38 (déchéance pour une période de plus de cinq ans s'il s'agit d'une deuxième ou troisième déchéance dans la période de trois ans suivant la première déchéance);
- f) l'article 619 du Code pénal (délai pendant lequel les condamnations pour infractions de roulage restent mentionnées dans le casier judiciaire).

La différence en matière de délai de récidive entre toutes ces infractions et les infractions visées à l'article 29 est tout simplement injustifiée.

N° 11 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 8bis, libellé comme suit:

«Art. 8bis. — L'article 30, § 3, des mêmes lois coordonnées est complété par les mots suivants: «ou qui-conque a omis sans raison valable de remettre son permis de conduire, conformément à l'article 57, après avoir été déchu du droit de conduire.».

Nr. 10 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

In artikel 7, in het ontworpen artikel 29, § 4, derde lid, de woorden «het jaar» vervangen door de woorden «de drie jaren».

VERANTWOORDING

Om het recidivisme echt te bestrijden is een langere termijn nodig waarbinnen de overtreding wordt herhaald. De pakkans mag dan wel opgedreven zijn in ons land, dat is nog onvoldoende het geval om een korte termijn van niet meer dan een jaar in de wet in te schrijven.

Bovendien is ook een grotere uniformiteit inzake termijnen aangewezen. Als algemeen uitgangspunt wordt in de wet betreffende het wegverkeer een termijn van drie jaar in acht genomen, zoals blijkt uit

- a) artikel 29bis (rijden met verboden radarverklikker);
- b) artikel 29ter (een bedrijf dat niet kan laten weten wie er op het moment van de overtreding achter het stuur van de bedrijfswagen zat);
- c) art. 36 (0,8 promille in het bloed, ofwel «onder invloed»);
- d) art. 37bis (drugsgebruik in het verkeer);
- e) art. 38 (verval mag langer dan 5 jaar duren indien het een tweede of derde verval is binnen de drie jaar na het eerste).
- f) art. 619 SW (de termijn gedurende dewelke veroordelingen voor verkeersovertredingen vermeld blijven in het strafregister).

Het verschil inzake termijn van herhaling tussen al deze misdrijven en de overtredingen die voorzien zijn in artikel 29 is gewoon niet verantwoord.

Nr. 11 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 8bis invoegen, dat luidt als volgt:

«Art. 8bis. — Artikel 30, § 3 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met de woorden «of hij die nagelaten heeft zonder geldige reden zijn rijbewijs in te leveren, conform artikel 57, nadat hij vervallen werd verklaard van het recht tot sturen.».

JUSTIFICATION

La personne déchue du droit de conduire doit remettre son permis de conduire au greffe du tribunal qui a prononcé la décision, au plus tard le quatrième jour suivant celui de la notification par le ministère public. Des services judiciaires se sont plaints que cette formalité n'est souvent pas remplie, au point que l'on peut se demander si la déchéance est bien respectée. Le ministère public est impuissant du fait qu'aucune sanction n'est prévue dans ce cas.

C'est pourquoi nous proposons d'assimiler le fait de ne pas remettre son permis de conduire à la conduite sans permis de conduire, et donc d'y appliquer les mêmes sanctions, qui sont prévues à l'article 30, § 3, à savoir une amende de 200 à 2 000 EUR, une peine d'emprisonnement de trois mois et la déchéance du droit de conduire pendant au moins trois mois. En conséquence, l'article 58*bis* de la loi (possibilité d'immobilisation du véhicule pendant la durée de la déchéance) sera, lui aussi, applicable.

Le présent amendement nous a été transmis par l'appareil judiciaire. Bien que ce problème ne ressorte pas directement à la problématique examinée dans le cadre de l'évaluation, réalisée par les associations actives dans le domaine de la mobilité, de la loi relative à la police de la circulation routière, nous proposons malgré tout de profiter de cette évaluation pour apporter sans tarder cette amélioration effective.

N° 12 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

À l'article 30, § 4, proposé à l'article 9, remplacer les mots « dans l'année » par les mots « dans les trois ans ».

JUSTIFICATION

Il est clair que nous suivons, en l'occurrence, le même raisonnement que dans notre sous-amendement portant sur l'article 7, § 4, alinéa 3, de l'amendement.

N° 13 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 9*bis*, libellé comme suit:

VERANTWOORDING

Wie vervallen is verklaard van het recht op sturen moet zijn rijbewijs inleveren bij de griffie van het gerecht dat de beslissing heeft uitgesproken, ten laatste op de vierde dag na de dag waarop het openbaar ministerie de kennisgeving heeft gedaan. Bij gerechtelijke diensten vernemen wij klachten dat deze formaliteit dikwijls niet wordt vervuld, zodat men er het raden naar heeft of het verval wel degelijk wordt nageleefd. Ondertussen staat het openbaar ministerie machteloos omdat er daarvoor geen sancties zijn voorzien.

Daarom stellen wij voor om het niet-inleveren van het rijbewijs te beschouwen als rijden zonder rijbewijs, en er dus dezelfde sancties op toe te passen, die voorzien zijn in artikel 30 § 3, nl. een boete van 200 EUR tot 2000 EUR, een gevangenisstraf van drie maanden en een verval van het recht op sturen gedurende minstens drie maanden. Ten gevolge daarvan zal bovendien ook artikel 58*bis* van de wet (mogelijk een immobilisering van het voertuig gedurende de periode van het verval) toepasbaar zijn.

Dit amendement werd ons aangereikt vanuit het gerechtelijk apparaat. Alhoewel dit probleem niet onmiddellijk valt onder de problematiek die werd behandeld bij de evaluatie van de verkeerswet door de mobiliteitsverenigingen, stellen wij toch voor om deze effectieve verbetering meteen mee te liften bij gelegenheid van deze evaluatie.

Nr. 12 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

In artikel 9, in het ontworpen artikel 30, § 4, de woorden « een jaar » vervangen door de woorden « de drie jaren ».

VERANTWOORDING

Uiteraard geldt hier dezelfde redenering als in ons amendement dat betrekking heeft op het artikel 7, § 4, derde lid van het amendement.

Nr. 13 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 9*bis* invoegen, waarvan de tekst luidt als volgt:

«Art. 9bis. — À l'article 31 des mêmes lois coordonnées, les mots «dans l'année» sont remplacés par les mots «dans les trois ans».

JUSTIFICATION

Dans le cadre de la lutte contre la récidive, le présent sous-amendement procède, comme d'autres sous-amendements, de notre intention d'harmoniser le délai de récidive dans tous les cas de figure en le fixant à trois ans.

N° 14 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 9ter, libellé comme suit:

«Art. 9ter. — Les articles 32, 37, 37bis, § 1^{er}, 2° et 3°, et 49 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, sont abrogés.»

JUSTIFICATION

Le présent sous-amendement forme un tout avec un autre sous-amendement, qui introduit une disposition générale relative à la «corréité». Compte tenu de l'introduction de cette disposition générale, on peut supprimer les dispositions spécifiques relatives à la corréité portant sur

- l'article 32 de la loi (confier un véhicule à moteur à une personne non munie du permis de conduire);
- l'article 37 (confier un véhicule à moteur à une personne qui se trouve en état d'ivresse, ou provoquer à conduire un véhicule à moteur ou à accompagner en vue de l'apprentissage, une personne qui se trouve en état d'ivresse);

– l'article 37bis, § 1^{er}, 2° et 3°, de la loi (même infraction en cas de consommation de drogue);

– l'article 49 de la loi (même infraction en cas de déchéance du droit de conduire).

N° 15 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 9quater, libellé comme suit:

«Art. 9quater.— À l'article 33 des mêmes lois coordonnées, sont apportées les modifications suivantes:

«Art. 9bis. — In het artikel 31 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden «binnen het jaar» vervangen door de woorden «binnen de drie jaren».

VERANTWOORDING

Dit amendement past, samen met enkele andere amendementen, in onze bedoeling om de recidivetermijn overal te harmoniseren op drie jaar, in het kader van de strijd tegen het recidivisme.

Nr. 14 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 9ter invoegen, dat luidt als volgt:

«Art. 9ter. — De artikelen 32, 37, 37 bis, § 1, 2° en 3°, 49° van op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer worden opgeheven.»

VERANTWOORDING

Dit moet samen met een ander worden gelezen, waarbij een algemene bepaling over het «mededaderschap» wordt ingevoerd. Op basis van de invoering van die algemene bepaling, kunnen de specifieke bepalingen van mededaderschap worden geschrapt, die betrekking hebben op

- artikel 32 van de wet (een motorvoertuig toevertrouwen aan iemand zonder rijbewijs);
- artikel 37 van de wet (een motorvoertuig toevertrouwen aan iemand die in staat van dronkenschap is, of iemand uitdagen tot het besturen van een motorvoertuig of tot het begeleiden van iemand voor scholing terwijl men in staat van dronkenschap is);
- artikel 37bis § 1, 3° en 4° van de wet (hetzelfde misdrijf met betrekking tot drugs);
- artikel 49 van de wet (hetzelfde misdrijf met betrekking tot het verval van het recht op sturen).

Nr. 15 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 9quater invoegen, waarvan de tekst luidt als volgt:

«Art. 9quater. — In artikel 33 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) Le paragraphe 2 est complété par les alinéas suivants:

«*Toutefois, s'il s'est présenté à la police dans les trois heures suivant l'accident, l'auteur est puni d'une amende de 200 euros à 2 000 euros et d'une déchéance du droit de conduire d'une durée d'un mois à 5 ans ou à titre définitif, ou d'une de ces peines seulement.*

Si, à la suite d'un examen psychologique, le juge estime que l'auteur est mentalement inapte à conduire un véhicule, il le contraint à suivre une thérapie selon les règles prévues à l'article 42 et la déchéance est prononcée pour une durée indéterminée.»;

b) L'article est complété par un § 3, libellé comme suit:

«*§ 3. En cas de récidive dans les trois ans suivant la date à laquelle le jugement aura été coulé en force jugée, les peines sont doublées.».*

JUSTIFICATION

Tout d'abord, les auteurs de l'amendement veulent instaurer une gradation dans la répression du délit de fuite. Un délit de fuite n'est pas l'autre. Il existe une grande différence entre un auteur qui, pris de panique, fuit les lieux de l'accident (à la vue du sang, éventuellement de la mort, etc.) et se présente spontanément à la police quelques heures plus tard et un auteur qui, par exemple, réduit sa voiture à l'état de ferraille afin de faire disparaître toute trace.

Ensuite, les peines actuelles revêtent un caractère purement répressif. Il est évident que le délit de fuite peut être particulièrement traumatisant pour la victime et sa famille. Il est donc socialement inacceptable et appelle une sanction. Mais, la sanction doit, par ailleurs, également modifier, autant que faire se peut, l'attitude de l'auteur. Il faut tendre vers un équilibre entre, d'une part, le sentiment de justice dans le chef de la victime et de sa famille et, d'autre part, un changement effectif de comportement chez l'auteur. Par ailleurs, la société, les victimes et leur famille elles-mêmes ont tout intérêt à ce que l'auteur soit identifié au maximum et à ce qu'il en vienne également au bout du compte, à modifier, dans le sens positif du terme, son attitude et son comportement.

Nous proposons les modifications suivantes:

Premièrement: application de sanctions plus légères à l'auteur qui se présente spontanément à la police dans les trois heures qui suivent l'accident. Non seulement ce système est plus juste, mais nous espérons qu'il incitera davantage d'auteurs – surtout ceux qui, pris de panique, ont fui les lieux de l'accident – à se présenter à la police.

a) paragraaf 2 wordt aangevuld met de volgende leden:

«*Indien de dader zich evenwel binnen de drie uur na het ongeval vrijwillig aanmeldt bij de politie, wordt de dader gestraft met een boete van 200 tot 2000 euro en met een verval van het recht op sturen van een maand tot 5 jaar of voorgoed, of met één van deze straffen alleen.*

Indien evenwel de rechter na een psychologisch onderzoek de dader geestelijk ongeschikt acht tot het besturen van een voertuig verplicht hij hem tot het volgen van een therapie zoals bedoeld in artikel 42 van deze wet en wordt het verval uitgesproken voor onbepaalde duur.»;

b) het artikel aanvullen met een § 3, waarvan de tekst luidt als volgt :

«*§ 3. Bij herhaling binnen de drie jaren die volgen op de datum waarop het vonnis in gewijsde is gegaan, worden de straffen verdubbeld.».*

VERANTWOORDING

Op de eerste plaats zouden wij bij de sanctionering van het vluchtmisdrijf een gradatie willen inbrengen. Vluchtmisdrijf en vluchtmisdrijf is twee. Er is een groot verschil tussen een dader die in een paniecreactie van het ongeval wegvlucht (confrontatie met bloed, met de dood eventueel ...) en zich enkele uren later spontaan gaat melden bij de politie en een dader die bv. zijn voertuig tot schroot laat verwerken om alle sporen uit te wissen.

Op de tweede plaats is de huidige bestraffing louter repressief. Uiteraard kan het vluchtmisdrijf bijzonder traumatiserend zijn voor het slachtoffer en/of zijn familie. En dus is het maatschappelijk onaanvaardbaar en moet er ook sanctionerend opgetreden worden, maar anderzijds moet de sanctie ook zoveel mogelijk de houding van de dader wijzigen. Men moet streven naar een evenwicht tussen het gevoel van rechtvaardigheid bij het slachtoffer en zijn familie enerzijds en naar effectieve gedragswijziging bij de dader anderzijds. Trouwens, de samenleving, de slachtoffers en hun familie zelf hebben er alle belang bij dat de dader zoveel mogelijk bekend geraakt en dat hij tenslotte ook zijn houding en gedrag wijzigt in de gunstige zin.

Onze voorstellen van wijziging:

Ten eerste: wij voeren een lichtere sanctionering voor de dader die zich binnen de drie uur na het ongeval zelf meldt bij de politie. Dat is niet alleen meer rechtvaardig, maar wij hopen daarmee ook meer daders – vooral zij die in paniek van het ongeval wegvluchtten – aan te sporen om zich bij de politie te melden.

Il ne s'agit pas en l'occurrence d'encourager les conducteurs en état d'ivresse à se soustraire en cas d'accident aux constatations nécessaires de la police relatives à la consommation d'alcool et à se présenter par la suite au poste de police dans l'espoir d'échapper aux conséquences pénales et civiles liées à la transgression de la norme d'imprégnation alcoolique:

1° la peine applicable à l'auteur qui se présente au poste de police dans les trois heures qui suivent l'accident avec délit de fuite est pratiquement identique à celle encourue par le contrevenant présentant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,8 milligramme;

2° en trois heures, les traces d'alcool dans le sang diminuent de 0,3 milligramme maximum. Il est donc toujours utile de soumettre le contrevenant qui se présente à un alcootest. L'auteur qui présentait un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,8 milligrammes au moment de l'accident est donc encore sous influence lorsqu'il se présente, trois heures plus tard, à la police. Si l'alcootest est positif, le juge peut encore tenir compte, dans son jugement, de la baisse du taux d'alcoolémie intervenue entre l'accident et le moment où l'auteur est soumis à l'alcootest.

Ce délai de trois heures ne pose aucun problème en ce qui concerne la conduite sous l'influence de drogues, puisque la drogue subsiste bien plus longtemps dans le sang que l'alcool.

Deuxièmement: si la sanction est plus légère pour l'auteur qui se présente dans les trois heures de l'accident, elle est doublée pour le contrevenant qui récidive dans les cinq ans de son premier délit de fuite.

Troisièmement: nous offrons au juge de police un instrument de lutte contre la récidive – la thérapie de rééducation à la conduite –, auquel il peut recourir s'il estime, sur la base de l'avis d'un expert, que l'auteur n'est pas psychologiquement apte à prendre le volant. Les motifs et les avantages de cette thérapie, ainsi que les méthodes utilisées en la matière, sont explicités dans un autre amendement. En effet, cette thérapie peut se justifier en cas de délit de fuite, mais elle peut également s'avérer nécessaire en raison de la personnalité de l'auteur ou du comportement qu'il adopte au sein de la circulation.

La thérapie de rééducation à la conduite se distingue des examens psychologiques obligatoires ou non (visés à l'article 39 de la loi), qui se contentent d'étudier la personnalité de l'auteur concerné. La thérapie de rééducation à la conduite est quant à elle un traitement psychologique effectif – qui peut être individuel, collectif ou combiner ces deux formes – par des psychothérapeutes spécialisés.

Dit is geen aanmoediging voor bestuurders om zich in geval van dronkenschap bij een ongeval te onttrekken aan de nodige vaststellingen omtrent het drankgebruik en zich later toch bij de politie te melden in de hoop om te ontsnappen aan de strafrechtelijke en burgerrechtelijke gevolgen van de alcoholovertreding:

1° voor wie zich binnen de drie uren na het ongeval met vluchtmisdrijf aanmeldt bij de politie, geldt een strafmaat die min of meer gelijkstaat met een alcoholovertreding van 0,8 promille of meer;

2° op drie uren tijd dalen de alcoholsporen in het bloed met maximaal 0,3 promille. Het heeft dus nog altijd zin om de overtreder die zich aanmeldt een alcoholtest te laten ondergaan. Wie 0,8 of meer promille in zijn bloed had op het ogenblik van het ongeval is dus bij de melding bij de politie binnen de drie uur nog steeds onder invloed. De rechter kan in zijn vonnis, ingeval van een positieve alcoholtest, dan nog rekening houden met de daling van het alcoholpromille tussen het ogenblik van het ongeval en de afgelegde alcoholtest.

Voor het rijden onder invloed van drugs is de termijn van drie uur helemaal geen probleem, vermits de drugsporen nog veel langer in het bloed blijven dan alcohol.

Ten tweede: wordt de sanctie lichter voor wie zich meldt binnen de drie uur na het ongeval, zij wordt verdubbeld voor diegene die recidiveert binnen de vijf jaar na het eerste vluchtmisdrijf.

Ten derde: wij geven de politierechter en de samenleving een instrument in de hand ter bestrijding van de recidive, nl. de verkeerstherapie, indien hij op basis van een deskundig advies terzake oordeelt dat de dader geestelijk niet geschikt is om aan het stuur plaats te nemen. Het waarom, de voordelen en het hoe worden verder uitgelegd in een ander amendement. Want niet alleen het vluchtmisdrijf, maar ook andere elementen in het verkeersgedrag of in de persoonlijkheid van de betrokken bestuurder kunnen een verplichte verkeerstherapie rechtvaardigen.

De verkeerstherapie onderscheidt zich van de al dan niet verplichte psychologische onderzoeken (bedoeld in artikel 39 van de wet) doordat deze laatste zich beperken tot een screening van de persoonlijkheid van de betrokken dader. De verkeerstherapie daarentegen is een daadwerkelijke psychologische behandeling, ofwel individueel, ofwel in groep, ofwel in beide vormen, uitgevoerd door gespecialiseerde psychotherapeuten.

N° 16 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 9quinquies, libellé comme suit:

«Art. 9quinquies. — *L'article 37bis, § 2, des mêmes lois coordonnées est complété comme suit:*

«*En cas de nouvelle récidive dans les trois années depuis la deuxième condamnation, les peines d'emprisonnement prévues ci-dessus peuvent être doublées.*».

JUSTIFICATION

Le présent sous-amendement établit, en matière de récidivisme, un parallélisme entre les infractions liées à l'alcoolisme et celles liées à la toxicomanie. Pour ce qui est de leurs effets, aucune distinction ne peut en effet être établie entre l'alcool et la drogue. Si le législateur ne s'y est pas trompé, il a négligé de pousser ce parallélisme jusqu'au bout. Le présent amendement rectifie cet oubli.

N° 17 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

À l'article 10, remplacer l'article 38, § 1^{er}, 3bis, proposé, par le texte suivant:

«3bis. *s'il condamne du chef d'un dépassement de plus de 10 km par heure des limitations de vitesse déterminées dans les règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées.*».

JUSTIFICATION

L'amendement n° 6 limite fortement les possibilités existantes de prononcer une déchéance du droit de conduire du chef d'excès de vitesse. Actuellement, une déchéance du droit de conduire peut être prononcée pour une infraction du premier ou du deuxième degré, et elle doit être prononcée pour une infraction grave du troisième degré. Mais, sur la base de l'amendement n° 6, le juge ne pourra plus prononcer une déchéance à titre de peine dans de nombreux cas pour lesquels le ministre de la Justice, tant dans les directives du 7 décembre 1998 que dans celles du 26 février 2004, a prescrit le retrait immédiat du permis de conduire à titre de mesure de sûreté.

Nr. 16 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 9quinquies invoegen, dat luidt als volgt:

«Art. 9quinquies. — *Artikel 37bis, § 2, van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met volgende tekst:*

«*In geval van een nieuwe herhaling binnen de drie jaar na de tweede veroordeling kunnen de hierboven bepaalde gevangenisstraffen worden verdubbeld.*».

VERANTWOORDING

Dit maakt inzake het recidivisme het parallelisme tussen enerzijds de alcoholovertreding en anderzijds de drugs-overtreding totaal. Naar de effecten toe kan er geen onderscheid worden gemaakt tussen alcohol en drugs, en de wetgever heeft dat ook zo gewild. Hij heeft echter nagelaten om het parallelisme tot in zijn uiterste consequenties door te trekken. Dat gebeurt dan wel door dit amendement.

Nr. 17 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

In artikel 10, het ontworpen artikel 38, § 1, 3bis, vervangen door volgende tekst :

«3bis. *indien hij veroordeelt wegens het overtreden van de snelheidsbeperkingen bepaald in de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten met meer dan 10 km per uur.*».

VERANTWOORDING

De bestaande mogelijkheden om een verval van het recht op sturen uit te spreken wegens snelheidsovertredingen worden zeer sterk beperkt. Momenteel kan er een verval uitgesproken worden voor een overtreding van de eerste of tweede graad en moet het verval uitgesproken worden bij een zware overtreding van de derde graad. Maar op basis van het amendement nr. 6 zal het voor de rechter niet meer mogelijk zijn een verval als straf uit te spreken voor veel gevallen waarvoor de minister van Justitie zowel in de richtlijnen van 7 december 1998 als die van 26 februari 2004 de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs als veiligheidsmaatregel heeft voorgeschreven.

C'est d'autant plus regrettable que, dans la loi du 7 février 2003, le législateur a supprimé la peine d'emprisonnement sur la base de la motivation suivante: «*Par ailleurs, si tant est qu'il faille garder une peine privative de droits, la déchéance du droit de conduire apparaît comme beaucoup plus proportionnée et adaptée au contentieux de la circulation routière*». À l'heure actuelle, il n'est plus possible de sanctionner les infractions aux arrêtés d'exécution par une peine de prison (ce qui est assez compréhensible), mais les excès de vitesse pour lesquels une déchéance peut être prononcée sont également beaucoup moins nombreux.

Entre-temps, l'amende n'est pas toujours suffisante en soi pour inciter les conducteurs à améliorer leur comportement. De plus, la déchéance est la sanction la plus adaptée pour le conducteur qui a commis des infractions graves ou répétées. C'est la raison pour laquelle nous entendons tout de même donner au juge la possibilité de prononcer une déchéance du droit de conduire dès que la vitesse maximale autorisée a été dépassée de 10 km par heure. Il ne s'agit pas d'un luxe, certainement pas lorsque l'on sait que ces infractions peuvent être commises par du «transport lourd» dans une zone de rencontre, une zone résidentielle, une zone 30 ou en agglomération. Il suffit de parcourir les directives ministérielles précitées. Dans ces directives, il est en effet tenu compte de la nature du véhicule, du lieu et des conditions météorologiques.

N° 18 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

À l'article 11, remplacer les mots «48, § 2» par les mots «48.2».

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à corriger une légère erreur de plume.

N° 19 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Compléter l'article 10 par un 3°, libellé comme suit:

«3° Au § 1^{er}, 1°, le chiffre «37» et les mots «1° et 4° à 6°» sont supprimés.».

Dit is des te pijnlijker omdat de wetgever in de wet van 7 februari 2003 de gevangenisstraf heeft afgeschaft onder de volgende motivering: «*Als er al een straf moet bewaard worden die mand uit bepaalde rechten ontzet, lijkt het verval van het recht tot sturen veel evenrediger en beter aangepast aan verkeersgeschille*». Nu is er voor de inbreuken op de uitvoeringsbesluiten geen gevangenisstraf meer mogelijk (wat vrij begrijpelijk is), maar kan ook voor veel minder snelheids-overtredingen een verval uitgesproken worden.

Ondertussen volstaat de geldboete op zich niet steeds om bestuurders tot een beter gedrag aan te zetten. Daarenboven is het verval de meest aangepaste sanctie voor wie zich ernstig of herhaaldelijk in het verkeer misdragen heeft. Daarom willen wij de rechter toch de mogelijkheid geven een verval van het recht op sturen uit te spreken zodra de maximum toegelaten snelheid met 10 km per uur werd overschreden. Dit is geen luxe, zeker niet als die overtredingen gepleegd kunnen worden door «zwaar vervoer» in een erf, woonerf, zone 30 of binnen de bebouwde kom. Het volstaat de hoger vermelde ministeriële richtlijnen door te nemen. In die richtlijnen werd immers rekening gehouden met de aard van het voertuig, de plaats en de weersomstandigheden.

Nr. 18 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

In artikel 11, de woorden «48, § 2» vervangen door het woord «48.2».

VERANTWOORDING

Het gaat hier om een kleine schrijffout.

Nr. 19 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Artikel 10 aanvullen met een punt 3° dat luidt als volgt:

«3°. In § 1, 1°, de woorden «37» en «1° en 4° tot 6°» weglaten.».

JUSTIFICATION

Nous avons déjà présenté un sous-amendement tendant à supprimer l'article 37, dès lors que nous entendons englober la corréité des infractions liées à l'alcool dans une disposition générale relative aux coauteurs, que nous présentons dans un autre sous-amendement. Il en va de même pour l'article 37bis, 2° et 3°: ces infractions sont également supprimées et reprises sous le dénominateur commun de «corréité».

La déchéance du droit de conduire est cependant maintenue pour les coauteurs d'infractions liées à l'alcool, pour autant du moins que l'autre sous-amendement général relatif à la corréité soit adopté. Ce sous-amendement prévoit en effet que le coauteur se voit infliger la même peine que l'auteur. Or, les auteurs d'infractions liées à l'alcool et à la drogue s'exposent à une déchéance du droit de conduire.

Le parallélisme est ainsi complet en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire pour les coauteurs d'infractions liées à l'alcool et à la drogue.

N° 20 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Remplacer l'article 12 par la disposition suivante:

«Art. 12.— L'article 38, § 2bis, des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante:

«§ 2bis. Le juge peut ordonner, à l'égard de tout conducteur détenteur d'un permis de conduire délivré ou d'un titre qui en tient lieu, que la déchéance effective sera mise en exécution uniquement:

- du vendredi 20 heures au dimanche 20 heures;
- à partir de 20 heures la veille d'un jour férié jusqu'à 20 heures le jour férié même.»

JUSTIFICATION

Les heures pendant lesquelles la déchéance du droit de conduire est d'application les jours fériés n'ont pas été précisées dans le texte actuel de la loi.

VERANTWOORDING

Volgens ons werd artikel 37 reeds geschrapt, omdat het de bedoeling is het mededaderschap aan alcoholovertredingen te vatten onder de algemene bepaling van de mededaders, die wij in een ander behandelen. Hetzelfde geldt voor artikel 37bis, 2° en 3°: ook deze misdrijven zelf worden geschrapt en gevat onder de algemene noemer van het «mededaderschap».

Nochtans blijft het verval van het recht tot sturen voor mededaderschap inzake alcohol behouden, althans indien ook het andere algemene over het mededaderschap wordt aanvaard. Want dat bepaalt dat de «mededader» dezelfde straf krijgt als de dader. En de daders van alcohol- en drugovertredingen kunnen een verval van het recht op sturen krijgen.

Op die manier wordt ook het parallélisme inzake het verval van het recht op sturen voor de mededaders inzake alcohol en drugs volledig gemaakt.

Nr. 20 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Artikel 12 vervangen als volgt:

«Art. 12. — Artikel 38, § 2bis, van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen wat volgt:

«§ 2bis. De rechter kan lastens iedere bestuurder houder van een rijbewijs uitgereikt van het als zodanig geldend bewijs, bevelen dat het effectief verval enkel wordt uitgevoerd

- van de vrijdag om 20 uur tot de zondag om 20 uur;
- van 20 uur op de vooravond van een feestdag tot 20 uur op die feestdag.

VERANTWOORDING

De uren gedurende dewelke het verval van het recht op sturen geldt op feestdagen zijn in de huidige wettekst niet aangegeven.

N° 21 DE MM. VAN DEN BERGH ET DESEYN
(sous-amendement à l'amendement n°6)

Art.1^{er} à 32

À l'article 14, remplacer l'alinéa 2 par l'alinéa suivant:

«L'article 42 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 42. — La déchéance du droit de conduire doit être prononcée si, à l'occasion d'une condamnation pour infraction à la police de la circulation routière ou pour accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur, le coupable est reconnu physiquement ou mentalement incapable de conduire un véhicule à moteur.

La déchéance est prononcée, soit à titre définitif, soit pour un terme équivalent à la durée probable de l'incapacité, selon que celle-ci sera démontrée devoir être permanente ou paraître provisoire.

En cas d'incapacité mentale, le juge peut obliger l'auteur à suivre une thérapie à ses propres frais auprès d'un organisme ou d'un expert agréé à cet effet par le Roi. La déchéance du droit de conduire est dans ce cas prononcée pour une durée indéterminée qui prendra fin lorsque l'organisme ou l'expert traitant aura délivré un document attestant que la thérapie a été suivie avec succès.».

JUSTIFICATION

Il ne nous paraît pas suffisant d'instaurer uniquement la notion d'«incapacité mentale». Il doit aussi y avoir une approche adéquate de la personne qui, à l'occasion d'un accident ou d'une infraction grave de roulage (ou d'un comportement récidivant), est reconnue mentalement incapable. Nous proposons une thérapie de rééducation à la conduite obligatoire.

Il y a toutefois encore d'autres raisons d'instaurer la notion d'«incapacité mentale» que le seul délit de fuite. D'autres états mentaux, tels que les dépressions sévères (phénomène de plus en plus fréquent dans notre culture), les périodes psychotiques, une tendance marquée à l'agressivité, un comportement à risque sérieux, tel que l'organisation ou la participation à des courses de rue illégales, une grande indifférence à l'égard du sort d'autrui, un comportement récidivant incontrôlable, etc., peuvent également parfaitement justifier qu'un conducteur soit reconnu mentalement incapable de conduire un véhicule à moteur, à moins qu'il suive un traitement psychologique comportant une thérapie de rééducation à la conduite spécialisée.

Nr. 21 VAN DE HEREN VAN DEN BERGH EN DESEYN
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

In artikel 14, het tweede lid vervangen als volgt:

«Artikel 42 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen door als volgt:

«Art. 42. — Verval van het recht tot sturen moet uitgesproken worden wanneer, naar aanleiding van een veroordeling wegens overtreding van de politie over het wegverkeer of wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader, de schuldige lichamelijk of geestelijk ongeschikt wordt bevonden tot het besturen van een motorvoertuig.

Het verval uitgesproken, hetzij voorgoed, hetzij voor een termijn gelijk aan de waarschijnlijke duur van de ongeschiktheid al naargelang deze blijvend of voorlopig blijkt te zijn.

In geval van geestelijke ongeschiktheid kan de rechter de dader verplichten tot het volgen van een therapie op eigen kosten bij een door de Koning daartoe erkende instelling of deskundige. Het verval van het recht op sturen wordt in dat geval voor een onbepaalde periode uitgesproken die beëindigd wordt wanneer de behandelende instelling of deskundige een attest levert van een geslaagde therapie.».

VERANTWOORDING

Het lijkt ons onvoldoende om enkel maar het begrip «geestelijke ongeschiktheid» in te voeren. Er moet ook een aangepaste benadering zijn van deze personen die, naar aanleiding van een ongeval of een ernstig verkeersmidrijf (of recidiverend gedrag) geestelijk ongeschikt worden bevonden. Wij stellen een verplichte verkeerstherapie voor.

Er zijn meer motieven voor het invoeren van een verplichte verkeerstherapie dan enkel het vluchtmisdrijf. Ook andere mentale toestanden als depressies – een steeds meer voorkomend fenomeen in onze cultuur – psychotische periodes, een verregaande agressieve ingesteldheid, zwaar risicogedrag zoals het organiseren van of de deelname aan straatraces, een grote onverschilligheid voor het lot van anderen, oncontroleerbaar recidiverend gedrag enz. kunnen zeer ernstige motieven zijn om een bestuurder 'geestelijk ongeschikt' te verklaren voor het besturen van een motorvoertuig, tenzij hij of zij zich psychologisch laat behandelen met een gespecialiseerde verkeerstherapie.

La thérapie de rééducation à la conduite implique davantage que la pose d'un diagnostic et les «formations complémentaires», que prévoit déjà l'article 38 de la loi relative à la police de la circulation routière. La thérapie de rééducation à la conduite est d'ailleurs une option reconnue et couronnée de succès dans des pays comme l'Allemagne, la France et le Luxembourg et permet de réduire sensiblement les cas de récidive. Dans les cinq ans qui suivent la thérapie, environ 6,4 % des conducteurs reprennent un comportement à risque dans la circulation routière. Mais, sans thérapie, les récidives oscillent entre 30 et 50 %.

Dans la pratique, les examens médicaux et psychologiques sont actuellement effectués par les services de placement des différentes régions sur la base de l'article 73 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. Nous préconisons de ne confier que le *screening* à ces institutions et de confier le traitement psychologique et médical à des centres de rééducation à la conduite. Les services de placement ne sont en effet pas équipés pour effectuer une véritable rééducation.

En procédant de cette manière, les deux missions seraient clairement dissociées: le thérapeute de rééducation à la conduite est responsable du traitement psychologique et médical, tandis que d'autres services, qui ne disposent pas de l'équipement nécessaire à de telles thérapies (éventuellement les services de placement) procéderaient au *screening* des capacités physiques et/ou mentales des personnes concernées.

Complémentaire à cette mesure, il serait judicieux de permettre au juge de maintenir la déchéance aussi longtemps que la preuve de la réussite du traitement n'est pas fournie par des psychiatres ou des 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. 23 mai 1979, Pas. 1979, I, 250).

Notre proposition est d'une telle souplesse que la déchéance est maintenue jusqu'à ce que la preuve du succès de la thérapie ait été apportée. On ignore en général quand une thérapie prendra fin. La présente proposition permet au juge de prononcer une déchéance *de durée indéterminée*.

N° 22 DE MM. VAN DEN BERGH ET DESEYN
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Remplacer l'article 17 proposé par la disposition suivante:

«Art. 17. — *L'article 55 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante:*

De verkeerstherapie gaat veel verder dan de diagnostische aangelegenheid en de «bijkomende opleidingen», die reeds voorzien zijn in artikel 38 van de verkeerswet. De verkeerstherapie is trouwens ondertussen reeds een succesvolle en erkende aangelegenheid in landen als Duitsland, Frankrijk en Luxemburg, en kan in sterke mate recidive voorkomen. Binnen de vijf jaar na de therapie hervalt ongeveer 6,4 % van de bestuurders in risicovol verkeersgedrag. Maar zonder therapie ligt het recidivisme tussen de 30 en de 50 %.

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 pleiten ervoor om aan deze instellingen alleen de screening toe te vertrouwen, terwijl gespecialiseerde centra voor verkeerstherapie de medisch-psychologische behandeling voor 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: de verkeerstherapeut wordt verantwoordelijk voor de medisch-psychologische behandeling, terwijl andere diensten die onvoldoende toegerust zijn voor zulke therapie (eventueel de diensten voor arbeidsbemiddeling) de betrokkenen zou screenen op hun lichamelijke en/of geestelijke geschiktheid.

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 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).

Ons voorstel 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.

Nr. 22 VAN DE HEREN VAN DEN BERGH EN DESEYN
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Artikel 17 vervangen als volgt:

«Art. 17. — *Artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen door volgende tekst:*

«Art. 55. Les agents qualifiés visés à l'article 62 confisquent le permis de conduire pour des raisons de sécurité:

1° dans les cas visés aux articles 60, §§ 3 et 4, et 61ter, § 1^{er}. La confiscation n'est toutefois pas autorisée si l'auteur est seulement sur le point de conduire un véhicule ou s'y apprête;

2° si le conducteur a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles;

3° si l'accident de roulage, apparemment imputable à la faute grave du conducteur, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort;

4° 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;

5° si le conducteur a commis une des infractions spécialement désignées par le Roi, du deuxième, troisième ou quatrième degré ou si le conducteur a commis un excès de vitesse, visé à l'article 29, de plus de 20 kilomètres par heure dans une agglomération, une zone 30, aux abords d'écoles, dans une zone résidentielle ou une zone de rencontre ou si le contrevenant a commis un excès de vitesse de plus de 30 kilomètres par heure sur les autres voies de circulation;

6° si le conducteur a commis une infraction à l'article 62bis;

7° si le conducteur est manifestement inapte, physiquement ou mentalement, à conduire un véhicule.

Le conducteur ou la personne qui accompagne, visée par les dispositions de l'alinéa 1^{er}, 1°, ou de l'alinéa 2, est tenu de remettre son permis de conduire ou le titre qui en tient lieu sur l'invitation qui lui en est faite par la police. A défaut, la police peut saisir ce document sur ordre du procureur du Roi.

L'agent qui procède à la confiscation en informe sans délai le procureur ou, le cas échéant, le procureur général près la Cour d'appel, et lui transmet le permis de conduire sans délai.

Le procureur du Roi, ou le procureur général près la Cour d'appel si les faits relèvent de la compétence de cette Cour, décide, au plus tard le premier jour qui suit la confiscation, du retrait ou non du permis de conduire.

«Art. 55. — De in artikel 62 vermelde bevoegde agenten vorderen om veiligheidsredenen het rijbewijs in:

1° in de gevallen bedoeld in de artikelen 60, §§ 3 en 4 en 61ter, § 1. Evenwel is de invordering niet toegestaan indien de dader slechts op het punt staat of aanstalten maakt om een voertuig te besturen;

2° indien de bestuurder de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken;

3° indien het verkeersongeval, dat klaarblijkelijk te wijten is aan een zware fout van de bestuurder, aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt;

4° indien de bestuurder of de persoon die hem begeleidt met het oog op scholing vervallen is verklaard van het recht tot het besturen van een motorvoertuig van de categorie van het voertuig dat hij gebruikt;

5° indien de bestuurder een van de speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van de tweede, derde of vierde graad heeft begaan of indien de bestuurder een snelheidsbeperking, zoals bedoeld in artikel 29, met meer dan 20 kilometer per uur heeft overtreden binnen de bebouwde kom, zone 30, schoolomgeving, woonerf of erf of indien de bestuurder een snelheidsbeperking met meer dan 30 kilometer per uur heeft overtreden op de andere wegen;

6° indien de bestuurder een overtreding heeft begaan van artikel 62bis;

7° indien de bestuurder klaarblijkelijk lichamelijk of geestelijk ongeschikt is tot het besturen van een voertuig.

De bestuurder of de persoon die begeleidt, bedoeld in de bepalingen van het eerste lid, 1° of in het tweede lid, is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldende bewijs in te leveren op verzoek van de politie. Doet hij dit niet, dan mag de politie het op bevel van de procureur des Konings in beslag nemen.

De agent die de invordering doet informeert de procureur of desgevallend de procureur-generaal van het hof van beroep onverwijld over de invordering en levert onverwijld het rijbewijs bij hem in.

De procureur des Konings, of de procureur-generaal van het hof van beroep indien de feiten vallen onder de bevoegdheid van dit hof, beslist uiterlijk op de eerste dag die volgt op de invordering, of het rijbewijs al dan niet ingetrokken wordt.

L'agent qualifié indique à l'intéressé quel ministère public statuera sur le retrait.»

JUSTIFICATION

Le groupe de travail «politique criminelle» avait accepté à la quasi unanimité la procédure proposée. Il est dès lors étonnant que celle-ci n'ait pas été prise en considération.

Quelles modifications sont apportées au système existant et à l'article 17 de l'amendement n° 6?

Premièrement: il est clairement stipulé que la confiscation et le retrait du permis de conduire constituent une mesure de sûreté et non une sanction. Cette précision aura son importance dans le cadre d'un amendement ultérieur, dans la mesure où la prolongation du retrait pourra alors être décidée par le ministère public lui-même, le conducteur concerné pouvant toutefois introduire un recours auprès du juge de police. Les avantages de cette procédure seront explicités dans l'autre amendement.

Deuxièmement: l'agent compétent ne doit plus demander l'autorisation au ministère public pour confisquer le permis de conduire, il est donc habilité à prendre sa décision de manière autonome. Un contact téléphonique avec le ministère public n'est plus nécessaire que lorsque le conducteur refuse de remettre son permis de conduire à la police. Il est vrai que la confiscation par l'agent n'équivaut pas encore à un retrait; ce dernier sera ordonné par le ministère public, le premier jour suivant la confiscation. L'agent peut bien entendu aisément informer le ministère public de la confiscation par courrier électronique, de sorte que le ministère public puisse statuer quant au retrait le premier jour suivant la confiscation. Évidemment, le permis de conduire doit être immédiatement déposé au ministère public. Ces modalités peuvent et doivent être réglées par arrêté royal.

Ce système est préconisé du fait que, lorsqu'ils sont trop souvent dérangés dans leur travail, les magistrats prennent apparemment des décisions erronées (dans d'autres affaires, où ils doivent intervenir d'urgence de nuit). Dans la pratique, une procédure a d'ailleurs été mise au point, précisant dans quelles conditions la police doit retirer le permis et quand la police doit avertir le magistrat (par exemple à 5 ou 6 heures du matin) afin que celui-ci puisse confirmer (ordonner) le retrait. Cette méthode de travail ne se fonde cependant sur aucune base légale.

Troisièmement: le sous-amendement prévoit explicitement que le fait d'«être sur le point de» ou de «s'apprêter à» conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ne peut donner lieu à un retrait du permis de conduire, étant donné qu'il ne s'agit pas d'une infraction. Les agents sont cependant habilités à effectuer un test de détection d'alcool ou de drogues en vertu des articles 60 et 61 *ter* cités.

Quatrièmement: les modifications que l'article 16 de l'amendement n° 6 prévoit d'apporter à l'article 55 sont reprises.

De bevoegde agent deelt aan de betrokkene mede welk openbaar ministerie zal beslissen over de intrekking.

VERANTWOORDING

In de werkgroep «handhaving» was er omtrent de hier voorgestelde werkwijze quasi unanimité. Het is dan ook verwonderlijk dat hierop niet wordt ingegaan.

Welke zijn nu de wijzigingen aan het bestaande systeem en aan artikel 17 van het amendement nr. 6?

Ten eerste: er wordt duidelijk gestipuleerd dat de invordering en de intrekking van het rijbewijs een veiligheidsmaatregel is, en geen straf. Dat zal verder in een volgend amendement zijn voordelen hebben, omdat de verlenging van de intrekking dan kan gebeuren door het openbaar ministerie zelf, waarbij de betrokken bestuurder evenwel verhaal kan krijgen via de politierechter. De voordelen hiervan zullen in het andere amendement worden geëxpliciteerd.

Ten tweede: de bevoegde agent moet het openbaar ministerie niet meer om toelating vragen om het rijbewijs op te eisen. De agent wordt dus bevoegd om het rijbewijs autonoom in te vorderen. Alleen als de bestuurder weigert zijn rijbewijs af te geven aan de politie, komt er nog een telefoongesprek met het openbaar ministerie aan te pas. De invordering door de agent is weliswaar nog geen intrekking; deze laatste zal gebeuren door het openbaar ministerie, op de eerste dag die volgt op de intrekking. De informatie over de invordering vanwege de agent aan het openbaar ministerie kan uiteraard gemakkelijk gebeuren met e-mail, zodat het openbaar ministerie op de eerste dag die volgt op de intrekking kan beslissen of het rijbewijs ingetrokken wordt of niet. Uiteraard moet ook het rijbewijs onverwijld binnengebracht worden op het openbaar ministerie. Maar dat zijn modaliteiten die per KB geregeld kunnen en moeten worden.

Deze regeling wordt bepleit omdat er blijkbaar verkeerde beslissingen genomen worden (in andere zaken waar de magistraat 's nachts dringend moet optreden), als hij teveel gestoord wordt in zijn werk. Er is overigens een praktijk gegroeid in welke omstandigheden het rijbewijs moet ingehouden worden door de politie en wanneer de politie (bv. om 5 of 6 uur 's morgens) hem moet inlichten, zodat hij de intrekking kan bevestigen (bevelen). Deze werkwijze heeft nu echter geen wettelijke basis.

Ten derde: in ons wordt uitdrukkelijk gesteld dat het «aanstalten maken» of het «op het punt staan» om een voertuig te besturen onder invloed van alcohol of drugs, niet kan leiden tot intrekking van het rijbewijs omdat zulks geen overtreding is. Wel is het op grond van de vermelde artikelen 60 en 61 *ter* voor de agenten toegelaten om een alcohol- of drugsproef te doen.

Ten vierde: de wijzigingen aan artikel 55, voorgesteld in artikel 16 van het amendement nr. 6, worden overgenomen.

Cinquièmement: Le permis serait (en tant que mesure de sûreté) également confisqué (et éventuellement retiré ultérieurement) lorsque le conducteur est manifestement, physiquement ou mentalement, incapable de conduire un véhicule. Ce point faisait également l'unanimité au sein du groupe de travail «politique criminelle».

N° 23 DE MM. VAN DEN BERGH ET DESEYN
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Remplacer l'article 18 par la disposition suivante:

Art. 18. — Dans les mêmes lois coordonnées, il est ajouté un article 55bis, libellé comme suit:

«Art. 55bis. — § 1^{er}. Le permis de conduire est retiré pour une période de 14 jours. Pour des raisons de sécurité, cette période peut être prolongée à deux reprises au maximum d'une période supplémentaire de trois mois.

Le procès-verbal indique les faits à charge de l'intéressé ainsi que la décision de retrait.

Le greffe du tribunal de police porte sans délai le procès-verbal à la connaissance de l'intéressé par pli judiciaire.

§ 2. Si le ministère public souhaite prononcer une prolongation du retrait, l'intéressé en est informé dans le procès-verbal mentionné au § 1^{er}, ainsi que de la possibilité de faire valoir ses objections par écrit contre la prolongation de la mesure de sécurité, selon les modalités fixées par le Roi.

§ 3. Si l'intéressé fait valoir ses objections valablement, le tribunal de police siégeant en affaires pénales se prononce en séance publique dans les 14 jours suivant le retrait. Aucune opposition, ni appel n'est possible à l'encontre de cette décision.

§ 4. Au plus tard dans les 15 jours qui précèdent la fin de la prolongation du retrait, le ministère public peut décider d'une deuxième prolongation de trois mois. Il en informe sans délai l'intéressé par procès-verbal, conformément aux §§ 1^{er} et 2.

L'intéressé peut faire valoir des objections par écrit auprès au tribunal de police selon les modalités fixées

Ten vijfde : ook als de bestuurder klaarblijkelijk lichamelijk of geestelijk ongeschikt is, zou het rijbewijs (als veiligheidsmaatregel) ingevorderd (en achteraf eventueel ook ingetrokken) worden. Ook hierover was unanimitéit in de werkgroep «handhaving».

Nr. 23 VAN DE HEREN VAN DEN BERGH EN DESEYN
(subamendement op amendement nr . 6)

Art. 1 tot 32

Het artikel 18 vervangen als volgt:

Art. 18. — In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een artikel 55bis toegevoegd waarvan de tekst luidt als volgt:

«Art. 55bis — § 1. Het rijbewijs wordt ingetrokken voor een periode van 14 dagen. Deze periode kan om veiligheidsredenen maximaal tweemaal verlengd worden met een bijkomende periode van drie maanden.

Het proces-verbaal vermeldt de feiten die de betrokkene ten laste worden gelegd alsook de beslissing tot intrekking.

Het proces-verbaal wordt door de griffie van de politierechtbank onverwijld aan de betrokkene per gerechtsbrief ter kennis gebracht.

§ 2. Indien het openbaar ministerie een verlenging van de intrekking wenst uit te spreken, wordt de betrokkene daarvan ingelicht in het in § 1 vermelde proces-verbaal, evenals van de mogelijkheid tegen de verlenging van de veiligheidsmaatregel schriftelijk bezwaar aan te tekenen volgens de modaliteiten die door de Koning worden bepaald.

§ 3. Indien de betrokkene op geldige wijze bezwaar aantekent, spreekt de politierechtbank zetelend in strafzaken zich in openbare zitting uit binnen de 14 dagen na de intrekking. Tegen deze uitspraak is geen verzet of hoger beroep mogelijk.

§ 4. Het openbaar ministerie kan ten laatste 15 dagen voor het einde van de verlenging van de intrekking beslissen tot een tweede verlenging met drie maanden. Het openbaar ministerie brengt de betrokkene per proces-verbaal onverwijld op de hoogte overeenkomstig de §§ 1 en 2.

De betrokkene kan hiertegen schriftelijk bezwaar aantekenen bij de politierechtbank volgens de modaliteiten

par le Roi. Dans ce cas, ce tribunal siégeant en matières pénales se prononce sur le renouvellement avant la fin de la prolongation en séance publique. Aucune opposition, ni appel n'est possible à l'encontre de cette décision.

§ 5. Le juge de police peut, le cas échéant, connaître l'affaire au fond, au lieu de prendre une décision sur la deuxième demande de prolongation, pour autant que le Procureur du Roi ait cité à ce sujet le contrevenant pour la même audience.».».

JUSTIFICATION

Pour commencer, il est stipulé que la période normale de retrait n'est pas de 15 jours, mais bien de 14 jours. De cette manière, on évite que la période pendant laquelle le conducteur ne peut pas disposer de son permis de conduire (1 jour d'enlèvement et 14 jours de retrait) dépasse les 15 jours, ce qui pourrait en principe poser des problèmes dans le contexte de l'arrêt de la Cour d'arbitrage.

Il est clairement précisé dans notre sous-amendement que le retrait du permis de conduite, au même titre que la prolongation de ce retrait, est une mesure de sécurité et non une sanction. Il appartient donc au ministère public, qui agit au nom du pouvoir exécutif, de prendre cette mesure de sécurité. Néanmoins, le conducteur concerné doit avoir la possibilité de contester la prolongation de la mesure de sécurité. À cet effet, il peut, de sa propre initiative, s'adresser au tribunal de police. De cette manière, le droit de la défense est sauvegardé.

Par ailleurs, le tribunal de police n'est «mis au travail» que si le conducteur le sollicite, ce qui présente un avantage. Il pourrait en effet y avoir une incompatibilité dans le chef d'un seul et même juge de police qui ordonnerait la prolongation de la mesure de sécurité et qui, ultérieurement, se prononcerait sur le fond (et prononcerait une déchéance). En outre, dans les arrondissements judiciaires (surtout de petite taille) où il n'y a qu'un juge de police, le régime selon lequel la prolongation de la mesure de sécurité doit être prononcée par le juge de police créerait très vite des difficultés parce que, soit pour la prolongation du retrait, soit pour l'examen au fond, il faudrait faire appel à un juge suppléant.

En revanche, si, comme nous le proposons, la prolongation de la mesure de sécurité est ordonnée par le procureur du Roi, il ne faudra l'intervention que d'un seul juge de police. Si le ministère public applique cette prolongation avec bon sens et mesure, il y a peu de chances pour que le juge de police (unique), dans un petit arrondissement de ce type, soit souvent saisi d'une contestation de la mesure de sécurité.

die door de Koning worden bepaald. In dat geval spreekt de zetelend in strafzaken zich voor het einde van de verlenging in openbare zitting uit over de hernieuwing ervan. Tegen deze uitspraak is geen verzet of hoger beroep mogelijk.

§ 5. De politierechter kan, in voorkomend geval, in plaats van te oordelen over het tweede verzoek tot verlenging, kennis nemen van de grond van de zaak, voorzover de Procureur tegen dezelfde zitting hiertoe gedagvaard heeft.».».

VERANTWOORDING

Om te beginnen wordt gestipuleerd dat de normale periode van intrekking geen 15 dagen, maar wel 14 dagen is. Op die manier wordt voorkomen dat de periode, gedurende dewelke de bestuurder niet over zijn rijbewijs kan beschikken (1 dag van invordering en 14 dagen intrekking) de 15 dagen overschrijdt, wat in principe moeilijkheden zou kunnen opleveren in verband met het arrest van het Arbitragehof.

Er is duidelijk omschreven in ons dat de intrekking van het rijbewijs, ook de verlenging, een veiligheidsmaatregel is, en geen straf. Dus is het aan het openbaar ministerie, dat handelt in naam van de uitvoerende macht, om die veiligheidsmaatregel te nemen. Evenwel moet de betrokken bestuurder in de gelegenheid gesteld worden om de verlenging van de veiligheidsmaatregel te betwisten. Daartoe kan hij zelf, op eigen initiatief, een beroep doen op de politierechtbank. Op die manier blijft het recht op verdediging gevrijwaard.

Anderzijds wordt de politierechtbank alleen maar «aan het werk gezet», indien de bestuurder het wil. En dat heeft zijn voordeel. Er zou wel eens een onvereenigbaarheid kunnen zijn in hoofde van één en dezelfde politierechter om tegelijkertijd de verlenging van de veiligheidsmaatregel te bevelen in later ten gronde te oordelen (en een verval uit te spreken). Bovendien, in (vooral kleine) gerechtelijke arrondissementen, waar er slechts één politierechter is, zou de regeling waarbij elke verlenging moet uitgesproken worden door de politierechter al vlug aanleiding geven tot moeilijkheden omdat dan hetzij voor de verlenging van de intrekking, hetzij voor de behandeling ten gronde een beroep zou moeten gedaan worden op een plaatsvervangende rechter.

Indien echter, zoals wij voorstellen, de verlenging van de veiligheidsmaatregel bevolen wordt door de procureur des Konings, zou aldus slechts één politierechter moeten tussenkomen. Indien het openbaar ministerie die verlenging met gezond verstand en met mate toepast, is er weinig kans dat de (enige) politierechter in zulk klein arrondissement vaak zal gevat worden voor een betwisting van de veiligheidsmaatregel.

N° 24 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Remplacer l'article 19 par la disposition suivante:

«Art. 19.— *L'article 56 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante:*

«Art. 56. — *Le permis de conduire ou le document qui en tient lieu peut être restitué par le ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du titulaire. Il est obligatoirement restitué:*

1° *le premier jour qui suit la confiscation par la police, si la confiscation n'entraîne pas le retrait par le ministère public;*

2° *après quinze jours, sauf si une prolongation du retrait a été décidée;*

3° *à l'expiration de la première ou deuxième prolongation du retrait;*

4° *lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire;*

5° *lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire.».*

JUSTIFICATION

Les modifications apportées à l'amendement n° 6 sont les corollaires des amendements précédents relatifs au retrait du permis de conduire.

N° 25 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n°6)

Art.1^{er} à 32

Remplacer l'article 20 par la disposition suivante:

«Art. 20. — *À l'article 57 des mêmes lois coordonnées, modifié par la loi du 9 juillet 1976, sont apportées les modifications suivantes:*

1) *les mots «à l'article 46, §§ 2 à 6» sont remplacés par les mots «aux règles prises en exécution de l'article 46»;*

2) *l'article est complété par un alinéa, libellé comme suit:*

Nr. 24 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Artikel 19 vervangen als volgt:

«Art. 19 — *Artikel 56 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen door volgende tekst:*

«Art. 56. — *Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs mag door het openbaar ministerie dat de intrekking ervan heeft bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de houder, teruggegeven worden. Het moet worden teruggegeven:*

1° *op de eerste dag na de invordering door de politie, indien de invordering niet leidt tot een intrekking door het openbaar ministerie;*

2° *na veertien dagen, behalve indien tot verlenging van de intrekking werd beslist;*

3° *na het verstrijken van de eerste of tweede verlenging van de intrekking;*

4° *indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt;*

5° *indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen, het grondgebied verlaat.».*

VERANTWOORDING

De wijzigingen aan het amendement nr. 6 zijn een logisch voortvloeisel uit vorige amendementen omtrent de intrekking van het rijbewijs.

Nr. 25 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Artikel 20 vervangen al volgt:

«Art. 20. — *In artikel 57 van dezelfde gecoördineerde wetten, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, de volgende wijzigingen aanbrengen:*

1) *de woorden «het bepaalde in artikel 46, §§ 2 tot 6» vervangen door de woorden «de reglementen uitgevaardigd op grond van artikel 46»;*

2) *het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:*

«*Toutefois, celui qui est déchu du droit de conduire un véhicule en vertu de l'article 38, § 2bis remet son permis de conduire au bureau de police désigné par le greffe.*».

JUSTIFICATION

La remise du permis de conduire pendant les week-ends et les jours fériés (article 38, § 2) n'est pas réalisable dans la pratique, du fait que les greffes sont fermés à ces moments-là. Aussi une autre réglementation est-elle élaborée, en vertu de laquelle l'intéressé devra toujours remettre son permis de conduire au bureau de police désigné par le greffe. Il appartiendra au Roi de fixer les modalités en la matière.

N° 26 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

L'article 21 proposé est complété par la disposition suivante:

«*Au § 2, alinéa 1^{er}, du même article, les mots «est scellé ou mis à la chaîne» sont remplacés par les mots «est immobilisé».*».

JUSTIFICATION

L'exécuteur de la sanction doit pouvoir décider lui-même du mode d'immobilisation le plus indiqué (apposition de scellés, chaîne, sabot, etc.)

N° 27 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 26bis, libellé comme suit:

«*Art. 26bis. — Dans les mêmes lois coordonnées, il est inséré un nouveau chapitre IIIbis, libellé comme suit:*

«*Chapitre IIIbis. — Incitation à commettre des infractions routières.*

Art. 66bis. — L'incitation ou la provocation à contrevenir aux dispositions de la présente loi, ou à commettre une infraction des troisième ou quatrième degrés, visées à l'article 29, § 1^{er}, de la présente loi, est punie des mêmes sanctions que celles qui s'appliquent à l'auteur de l'infraction.

«*Diegene echter die krachtens artikel 38, § 2bis vervallen verklaard wordt van het recht tot het besturen van een voertuig, levert zijn rijbewijs bij het politiekantoor dat door de griffie wordt aangewezen.*».

VERANTWOORDING

De inlevering van het rijbewijs tijdens de weekends en op feestdagen (artikel 38, § 2) is praktisch niet realiseerbaar, doordat de griffie op deze ogenblikken gesloten zijn. Daarom wordt een andere regeling uitgewerkt, waarbij de betrokkene zijn rijbewijs steeds moet inleveren bij het politiekantoor dat door de griffie wordt aangewezen. Het is aan de Koning om hieromtrent nadere regels te stellen.

Nr. 26 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Artikel 21 van het amendement nr. 6 wordt aangevuld met volgende bepaling:

«*In § 2, 1^e lid worden de woorden «wordt verzegeld of aan de ketting gelegd» vervangen door het woord «opgelegd».*».

VERANTWOORDING

De uitvoerder van de straf moet zelf kunnen beslissen over de meest aangewezen wijze van oplegging (verzegeling, ketting, wielklem ...)

Nr. 27 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 26bis invoegen, dat luidt als volgt:

«*Art. 26bis. — In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een nieuw hoofdstuk IIIbis ingevoegd, luidende:*

«*Hoofdstuk IIIbis. — Aanzetten tot verkeersmisdrijven.*

Art. 66bis. — Het aanzetten of uitdagen tot een overtreding van de bepalingen van deze wet of tot een overtreding van de derde of vierde graad als bedoeld in artikel 29, § 1, van deze wet, wordt gestraft met dezelfde straffen als die gelden voor de dader van het misdrijf.

Si le conducteur est un travailleur et que l'infraction est commise en la présence d'une personne qui a autorité sur le contrevenant, cette personne sera également punie de la peine dont est assortie l'infraction.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la constatation des faits ou lorsque l'infraction s'accompagne d'un accident ayant entraîné des coups et blessures involontaires ou la mort, les peines correspondantes qui sont applicables à l'infraction sont doublées.».

JUSTIFICATION

Dans notre société, le fait d'être coauteur et complice de crimes et de délits n'est pas accepté: le Code pénal sanctionne ces infractions en ses articles 66 et 67. Mais cette sanction ne concerne notamment pas les infractions de roulage.

Par ailleurs, il y a, en matière de communications et de transports, certaines dispositions légales qui concernent la coresponsabilité d'infractions de roulage. C'est ainsi que l'article 37 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route sanctionne les donneurs d'ordre et les chargeurs pour une série d'infractions à la loi sur le transport de marchandises commises par les chauffeurs de camions. La loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, sanctionne aussi les infractions suivantes qui dénotent une coresponsabilité ou une complicité:

- le fait de confier un véhicule à une personne non munie du permis de conduire. Cette infraction est punie d'une amende de 550 à 5 500 EUR (art. 32);
- le fait d'inciter ou de provoquer à conduire un véhicule une personne qui donne des signes d'imprégnation alcoolique ou qui se trouve sous l'influence de drogues ou le fait de lui confier un véhicule. Cette infraction est punie d'une amende de 1100 à 11 000 EUR (articles 37 et 37bis);
- le fait de confier un véhicule à moteur à une personne déchue du droit de conduire. Cette infraction est punie d'une amende de 550 à 5 500 EUR (art. 49);
- le fait d'inciter ou de provoquer à conduire rapidement: c'est une infraction grave du premier degré (art. 2.3 de l'arrêté royal relatif aux infractions graves) qui est punie d'une amende de 150 EUR (paiement immédiat), de 160 EUR (règlement à l'amiable) ou de 275 EUR minimum (poursuites pénales).

Nous considérons qu'il y a suffisamment de raisons pour remplacer ces dispositions spécifiques par une seule disposition générale, qui incrimine l'incitation à enfreindre les dispositions légales et à commettre des infractions de troisième et de quatrième degré.

Des personnes peuvent être incitées de diverses manières à commettre des infractions graves au Code de la route, par exemple:

Indien de bestuurder een werknemer is en het misdrijf wordt gepleegd in aanwezigheid van een persoon die gezag uitoefent over de overtreder, dan wordt ook deze gestraft met de overeenkomstige straf voor het misdrijf.

Ingeval van herhaling binnen drie jaar na de vaststelling of indien de overtreding gepaard gaat met een ongeval met onvrijwillige slagen, verwondingen of de dood tot gevolg, wordt de overeenkomstige straffen die van toepassing zijn voor het misdrijf, verdubbeld.».

VERANTWOORDING

In onze samenleving wordt mededaderschap en medeplichtigheid aan misdaden en wanbedrijven niet aanvaard: het Strafwetboek voorziet hiervoor een bestraffing in de artikelen 66 en 67. Maar deze sanctionering heeft geen betrekking o.a. verkeersmisdrijven.

Anderzijds zijn er inzake verkeer en vervoer bepaalde wetsbepalingen die betrekking hebben op de medeverantwoordelijkheid voor verkeersmisdrijven. Zo bestraft het artikel 37 de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg de opdrachtgevers en verladings voor een aantal overtredingen van de wet over het goederenvervoer die begaan worden door de vrachtwagenbestuurders. Ook de verkeerswet, gecoördineerd op 16 maart 1968, bevat een sanctionering voor volgende overtredingen die wijzen op een medeplichtigheid of een medeverantwoordelijkheid:

- een voertuig toevertrouwen aan iemand zonder rijbewijs. Overtreding wordt bestraft met een boete van 550 tot 5500 EUR (art. 32);
- iemand die tekens van dronkenschap vertoont of onder invloed is van drugs aanzetten of uitdagen om plaats te nemen achter het stuur, of hem een auto toevertrouwen. Overtreding wordt bestraft met een boete van 1100 EUR tot 11000 EUR (art. 37 en art. 37bis);
- een motorvoertuig toevertrouwen aan iemand die vervalten is verklaard van het recht op sturen. Overtreding wordt bestraft met een boete van 550 EUR tot 5500 EUR (art. 49);
- iemand aansporen of uitdagen te snel te rijden: een zware overtreding van de eerste graad (art. 2.3 van het koninklijk besluit over de zware overtredingen), wordt beboet met een boete van 150 EUR (onmiddellijk), 160 EUR (minnelijke schikking) of minimum 275 EUR (strafrechtelijk).

Wij vinden dat er voldoende redenen zijn om al deze specifieke bepalingen te vervangen door één algemene bepaling die het aanzetten tot overtreding van de wetsbepalingen en van de overtredingen van de derde en vierde graad strafbaar stelt.

Op verschillende manieren worden mensen aangezet tot ernstige verkeersmisdrijven, bv.:

- dans le cadre d'un programme de télévision qui a uniquement une vocation de divertissement, une chaîne invite des automobilistes à prendre des risques inacceptables dans la circulation;
- des personnes qui se font conduire par un travailleur qui joue le rôle de chauffeur privé contraignent, souvent tacitement et parfois explicitement, ce conducteur à prendre de tels risques;
- on peut dire de même des conducteurs qui s'excitent mutuellement et se défient dans la circulation, de sorte qu'une course s'engage, volontairement ou non, entre eux, avec les énormes risques que cela suppose;
- dans les cas spécifiques qui sont déjà prévus actuellement dans la loi.

Nous ne voyons pas pourquoi l'incitation à conduire à une vitesse exagérée, à rouler sous influence ou sans permis de conduire doit être incriminée et l'est aussi en réalité, alors que ce n'est pas le cas de l'incitation à commettre des infractions très graves, comme le délit de fuite ou le non-respect des feux de signalisation, des lignes blanches continues, etc. Déjà lors de l'examen de la loi du 18 juillet 1990 (projet de loi Dehaene), l'idée d'instaurer une sanction pour la complicité de délit de fuite avait été évoquée, mais à l'époque, elle était visiblement prématurée.

Le but du présent amendement est de combler cette lacune en remplaçant les dispositions spécifiques existantes par une nouvelle disposition commune, qui incrimine l'incitation à commettre toute infraction au Code de la route, prévue dans la loi relative à la police de la circulation routière, à l'exception des infractions ordinaires, et les infractions de troisième et quatrième catégorie. De la sorte, nous répondons aussi à une recommandation du groupe de travail «politique criminelle», qui n'a visiblement pas été retenue dans l'amendement n° 6 à l'examen.

Les dispositions spécifiques existantes sont supprimées dans d'autres sous-amendements. À cet égard, il y a lieu de souligner que le fait de «confier sciemment et volontairement une voiture» à une personne qui n'est pas autorisée à la conduire, parce qu'elle n'a pas de permis de conduire valable, qu'elle est sous l'influence d'alcool ou de drogues ou qu'une déchéance du droit de conduire a été prononcée à son encontre, est assimilé à une incitation ou provocation à la conduite sans permis de conduire, à la conduite sous influence, à la conduite en période de déchéance ...

Nous estimons également qu'il y a automatiquement «incitation» ou «provocation» si les infractions de roulage visées sont commises à la fois dans le cadre du service et en présence du donneur d'ordre lui-même (par exemple, pour les chauffeurs privés). La personne qui est présente lors des activités de transport de son employé est censée obliger le conducteur à adopter une conduite non dangereuse.

De plus, nous entendons, d'une manière générale, sanctionner plus lourdement la coresponsabilité si l'infraction grave qui a été commise, a causé un accident ayant entraîné des lésions ou s'il s'agit d'une récidive dans les trois ans de la constatation précédente.

- in het kader van een televisieprogramma dat enkel ontspanning op het oog heeft nodigt een televisiezender automobilisten uit om onaanvaardbare risico's te nemen in het verkeer;
- personen die zich laten vervoeren door een werknemer die de rol speelt van privé-chauffeur dwingen, dikwijls stilzwijgend of zelfs expliciet, deze bestuurder uit tot zulke risico's;
- iets gelijkaardigs kan gezegd worden van bestuurders die elkaar in het verkeer opjagen en uitdagen zodat er, gewild of ongewild, een race ontstaat met alle enorme risico's van dien.
- in de specifieke gevallen die nu reeds vermeld worden in de wet.

Wij zien niet in waarom het aanzetten tot overdreven snelheid, tot rijden onder invloed of zonder rijbewijs wel strafbaar moet zijn en dat in werkelijkheid ook is, terwijl dat niet het geval is voor het aanzetten tot zeer zware misdrijven zoals het vluchtmisdrijf of zoals het negeren van verkeerslichten, van doorlopende witte lijnen e.d. Reeds bij de bespreking van de wet van 18 juli 1990 (wetsontwerp-Dehaene) werd er gedacht aan de invoering van een sanctie voor de medeplichtigheid aan het vluchtmisdrijf, maar toen was de tijd er blijkbaar nog niet rijp voor.

Het is de bedoeling van voorliggend amendement om deze leemte ongedaan te maken door de bestaande specifieke bepalingen te vervangen door één nieuwe, gezamenlijke bepaling die het aanzetten tot gelijk welk verkeersmisdrijf, voorzien in de verkeerswet met uitzondering van de gewone overtredingen en de overtredingen van de vierde en derde categorie, strafbaar maakt. Hiermede maken we ook een aanbeveling waar van de werkgroep handhaving, die blijkbaar niet werd weerhouden in het voorliggende amendement nr. 6.

De specifieke bepalingen die nu reeds bestaan worden in andere en geschrapt.; hierbij moet opgemerkt worden dat het «wetens en willens toevertrouwen van een auto» aan iemand die daarmee niet mag rijden omwille van geen geldig rijbewijs, omwille van alcohol of drugs, of omwille van een uitgesproken verval, gelijk staat met een aanzetten of uitdagen tot het rijden zonder rijbewijs, rijden onder invloed, rijden tijdens de periode van verval ...

Tevens stellen wij dat er automatisch sprake is van «aanzetten» of «uitdagen», indien de bedoelde verkeersmisdrijven tegelijkertijd in dienstverband en in aanwezigheid van de opdrachtgever zelf worden begaan (bv. privé-chauffeurs). De persoon die aanwezig is bij de vervoersactiviteiten van zijn werknemer, wordt geacht de bestuurder te verplichten tot een verkeersgedrag zonder risico's.

Bovendien willen wij de medeverantwoordelijkheid in het algemeen zwaarder gaan sanctioneren indien de begane zware overtreding geleid heeft tot een letselongeval of indien het om een herhaling gaat binnen de drie jaar na de vorige vaststelling.

Le présent amendement ne modifie en rien l'article 51 de la loi relative à la police de la circulation routière. Cela signifie que la disposition actuelle, selon laquelle le juge peut prononcer l'immobilisation et même la confiscation d'un véhicule lorsque le propriétaire de celui-ci a provoqué à commettre un délit de fuite ou l'a toléré, reste inchangée.

Enfin, il doit être clair que l'incitation à commettre des infractions qui menacent la sécurité des autres usagers sera sanctionnée non seulement sur le plan pénal mais aussi sur le plan civil, si les infractions graves ont entraîné un accident.

N° 28 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 26ter, libellé comme suit:

«Art. 26ter.— *Les recettes des amendes pénales en matière de circulation routière, des ordres de paiement et des sommes dont le paiement éteint l'action publique, comme prévu dans les lois relatives à la police de la sécurité routière, coordonnées le 16 mars 1968, sont, conformément aux dispositions des présentes lois, en partie attribuées à aux polices locale et fédérale visées par la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, ainsi qu'aux tribunaux de police.*

L'État veille à la perception des recettes pour le compte des polices locale et fédérale et des tribunaux de police.»

JUSTIFICATION

Le gouvernement a l'intention de ne pas limiter le bénéfice des recettes des amendes routières aux seules zones de police locale mais de l'étendre à la police fédérale et aux tribunaux de police.

Nous ne pouvons que nous en réjouir, pourvu toutefois que cette extension du nombre de bénéficiaires n'induisse pas une réduction des compensations destinées aux zones de police locale.

Dit amendement laat artikel 51 van de verkeerswet ongewijzigd. Zulks betekent dat de bestaande bepaling dat het voertuig van een eigenaar, die een vluchtmisdrijf heeft uitgelokt of het geduld, geïmmobiliseerd en zelfs verbeurd verklaard kan worden, intact blijft.

Tenslotte weze duidelijk dat een bestraffing van het aanzetten tot overtredingen met veiligheidsrisico niet alleen strafrechtelijke maar ook burgerrechtelijke gevolgen zal hebben indien de zware overtredingen geleid hebben tot een ongeval.

Nr. 28 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 26ter invoegen, luidende:

«Art. 26ter. — *De ontvangsten van de penale geldboeten inzake verkeer, van de bevelen tot betaling, en van de sommen tegen betaling met eventueel verval van strafvordering, als bedoeld in de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 worden, overeenkomstig de bepalingen van deze wetten, gedeeltelijk toegewezen aan de lokale en federale politie, als bedoeld in de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus, en aan de politierechtbanken.*

De Staat zorgt voor de inning van de ontvangsten voor rekening van de lokale en federale politie en van de politierechtbanken.»

VERANTWOORDING

Het is de bedoeling van de regering om niet alleen de lokale politiezones, maar ook de federale politie en de politierechtbanken te laten genieten van de inkomsten van de verkeersboetes.

Wij kunnen dat alleen maar toejuichen, op voorwaarde dat deze uitbreiding van de begunstigden niet leidt tot een vermindering van de compensaties voor de lokale politiezones.

N° 29 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 26quater, libellé comme suit:

«Art. 26quater. — *L'article 68ter des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, est remplacé par la disposition suivante:*

«Art. 68ter. — *À partir de l'année 2005, les recettes sont réparties comme suit:*

1° *40% du produit des amendes infligées par la police locale dans la zone de police sont attribués à la police locale;*

2° *40% du produit des amendes infligées par la police fédérale sont attribués à la police fédérale;*

3° *10% du produit des amendes sont affectés au fonctionnement des tribunaux de police.*

Les moyens peuvent servir exclusivement à améliorer l'application des règles de la circulation routière et le traitement des affaires de roulage dont sont saisis les tribunaux de police.».

JUSTIFICATION

L'intention du gouvernement est de faire bénéficier non seulement les zones de police locale mais aussi la police fédérale et les tribunaux de police du fonds de la sécurité routière. Nous souscrivons à cet objectif, à condition qu'il n'entraîne pas une réduction des compensations pour les zones de police locale. Nous fixons dès lors de nouveaux pourcentages pour l'alimentation du fonds. Nous sommes, en l'espèce, partisans d'une répartition très simple: 50% du produit des amendes sont versés au Trésor public et les 50% restants sont ventilés de telle sorte que les services de police en perçoivent 40% (les zones de police locale en ce qui concerne les voies secondaires et la police fédérale en ce qui concerne le réseau routier primaire) et les tribunaux de police 10%.

Nous voulons à tout prix empêcher que les moyens du fonds de la sécurité routière soient affectés à des fins et à des activités qui ne visent pas la sécurité routière.

Nr. 29 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 26quater invoegen, luidende:

«Art. 26quater. — *Artikel 68ter van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt vervangen door volgende tekst:*

«Art. 68ter. — *Vanaf het jaar 2005 worden de ontvangsten verdeeld als volgt:*

1° *40% van de ontvangsten van de boetes die binnen de politiezone zijn uitgeschreven door de lokale politie worden toegekend aan de lokale politie;*

2° *40% van de ontvangsten van de boetes die zijn uitgeschreven door de federale politie worden toegekend aan de federale politie;*

3° *10 % van de ontvangsten van de boetes worden toegekend aan de werking van de politierechtbanken.*

De middelen mogen uitsluitend gebruikt worden voor de verbetering van de verkeershandhaving en van de afhandeling van de verkeerszaken bij de politierechtbanken.».

VERANTWOORDING

Het is de bedoeling van de regering om niet alleen de lokale politiezones, maar ook de federale politie en de politierechtbanken te laten genieten van het verkeersveiligheidsfonds. Wij kunnen ons daarmee akkoord verklaren, op voorwaarde dat dit niet leidt tot een daling van de compensatie voor de lokale politiezones. Daarom leggen wij nieuwe percentages vast die in aanmerking komen voor het fonds. Wij zijn daarbij voorstander van een zeer eenvoudige verdeling: 50% van de ontvangsten van de boetes gaan naar de Schatkist, en de andere 50% wordt dermate verdeeld dat de politiediensten 40% krijgen (de lokale politiezones betreffende de secundaire wegen en de federale politie betreffende het primaire wegennet), en de politierechtbanken 10%.

Wij willen te allen prijze voorkomen dat de middelen van het verkeersveiligheidsfonds afgeleid worden naar doelstellingen en activiteiten die de verkeersveiligheid niet op het oog hebben.

N° 30 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 26quinquies, libellé comme suit:

«Art. 26quinquies. — *Dans les mêmes lois coordonnées, l'article 68quater est remplacé par la disposition suivante:*

«Art. 68quater. — § 1^{er}. *Les zones de police locale peuvent faire valoir leur part dans le Fonds de sécurité routière à condition d'avoir conclu une convention avec le ministre de la Mobilité et des Transports et le ministre de l'Intérieur.*

Cette convention prévoit:

a) *une analyse des problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, ainsi qu'un inventaire des activités existantes en ce qui concerne la mise en œuvre de la sécurité routière dans la zone de police concernée;*

a) *un plan d'action qui définit les priorités et qui, conformément auxdites priorités, contient les points suivants:*

1° *la mise en œuvre d'actions d'information concernant les problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, y compris l'information sur l'organisation et les résultats des contrôles;*

2° *l'identification des problèmes de sécurité dans la zone de police concernée;*

3° *l'organisation d'actions de contrôle, en en précisant les objectifs;*

4° *une évaluation annuelle des résultats des actions de contrôle.*

La convention doit s'inscrire dans le cadre du plan zonal de sécurité. Le coordinateur chargé du respect des règles de la circulation veille à la mise en œuvre effective du plan.

La zone de police s'engage à envoyer aux ministres susmentionnés un rapport d'évaluation relatif à l'exécution de la convention, notamment l'engagement d'un certain nombre d'hommes qui ont été affectés aux diverses actions menées dans le cadre de la convention.

§ 2. *La section fédérale «police de la circulation routière» établit annuellement son propre plan d'action selon les objectifs et priorités qui sont fixés par le ministre*

Nr. 30 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 26quinquies invoegen, luidende:

«Art. 26quinquies. — *Artikel 68quater van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen als volgt:*

«Art. 68quater. — § 1. *De lokale politiezones kunnen beroep doen op hun aandeel in het verkeersveiligheidsfonds op voorwaarde dat zij een overeenkomst hebben gesloten met de ministers van Mobiliteit en Vervoer en van Binnenlandse Zaken.*

Deze overeenkomst voorziet in :

a) *de uitvoering van een analyse en de verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone, evenals een inventaris van de bestaande activiteiten inzake de handhaving van de verkeersveiligheid in de betrokken politiezone;*

b) *een actieplan dat de prioriteiten bepaalt en dat overeenkomstig de prioriteiten, de volgende punten bevat:*

1° *het opzetten van informatieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone, met inbegrip van informatie over de organisatie en de resultaten van de controles;*

2° *het opzetten van verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone;*

3° *de organisatie van controleacties, met precisering van de doelstellingen ervan;*

4° *een jaarlijkse meting van de resultaten van de controleacties.*

De overeenkomst moet kaderen in het zonale veiligheidsplan. De coördinator belast met de verkeershandhaving waakt over de daadwerkelijke uitvoering van het plan.

De politiezone verbindt zich ertoe een evaluatieverslag te zenden aan de boven vermelde ministers met betrekking tot de uitvoering van de overeenkomst, met name de inzet van het aantal manschappen dat werd ingezet bij de verschillende acties die werden opgezet in het kader van de overeenkomst.

§ 2. *De federale sectie verkeerspolitie legt jaarlijks haar eigen actieplan vast volgens de doelstellingen en prioriteiten die worden vastgesteld door de minister van*

de la Mobilité et les Transports. Le plan est soumis au ministre pour approbation.

La section fédérale « police de la circulation routière » fait annuellement rapport concernant les résultats des actions de contrôle du comportement des usagers de la route. ».

JUSTIFICATION

Nous souhaitons que les services de police aient, à l'égard du fonds de la sécurité routière, une obligation d'engagement plutôt qu'une obligation de résultat. Une obligation de résultat ne nous semble pas justifiée, pour les motifs suivants:

– un seul accident spectaculaire peut avoir une incidence considérable sur le bilan des victimes par rapport à l'année antérieure, surtout dans les petites zones de police qui voient ainsi leurs compensations diminuer, bien qu'elles aient peut-être intensifié leurs efforts par rapport à l'année précédente;

– l'évolution du bilan des victimes n'est pas uniquement influencée par la répression locale: l'amélioration de l'infrastructure intervient également pour une large part. Si, par exemple, la Région réaménage avec succès un point noir sur une route régionale en vue de réduire le nombre de morts à cet endroit, la zone de police locale en profite, bien qu'elle ait peut-être consenti moins d'efforts que l'année précédente. Dans le même temps, une autre zone de police, qui attend toujours le réaménagement de l'un ou l'autre point noir tout en faisant des efforts particuliers, peut avoir la malchance d'avoir sur son territoire un seul accident et en subir les conséquences négatives...

Un deuxième avantage du système que nous proposons est qu'il supprime le transfert d'une zone à l'autre ou d'une région à l'autre.

Le plan d'action de la police fédérale que nous proposons prévoit qu'il appartient au ministre de la Mobilité de fixer les objectifs et les priorités du plan d'action de la police fédérale de la circulation. Cet élément doit être compris à la lumière d'un autre sous-amendement à l'amendement n° 6, qui crée une section spécialisée de la police de la circulation au sein de la police fédérale, section qui relève, en ce qui concerne les opérations, du ministre de la Mobilité et des Transports.

N° 31 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n°6)

Art. 1^{er} à 32

Remplacer l'article 25 par la disposition suivante:

«Art. 25. — L'article 68 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante:

Mobiliteit en Vervoer. Het plan wordt ter goedkeuring aan de minister voorgelegd.

De federale sectie verkeerspolitie brengt jaarlijks verslag uit over de resultaten van de controleacties betreffende het gedrag van de weggebruikers. ».

VERANTWOORDING

Wij wensen dat het verkeersveiligheidsfonds ten opzichte van de politiediensten geen resultaatsverbintenis, maar wel een engagementsverbintenis is. Een resultaatsverbintenis lijkt ons niet rechtvaardig te zijn:

– één spectaculair ongeval kan grote schokken veroorzaken in de slachtofferbalans in vergelijking met het voorgaande jaar, zeker in kleinere politiezones die daardoor hun compensatie zien dalen, alhoewel ze hun inspanningen in vergelijking met het jaar daarvoor misschien hebben opgedreven;

– de evolutie in de slachtofferbalans wordt niet alleen beïnvloed door de lokale handhaving, maar ook door de infrastructuurverbetering. Als het Gewest bv. op een gewestweg met succes een zwart punt herinricht zodat er minder doden vallen, dan profiteert die lokale politiezone alhoewel ze misschien haar inspanningen t.o.v. het vorige jaar terugschroefde. Ondertussen kan een andere politiezone, waar nog steeds gewacht wordt op herinrichting van een of ander zwart punt en waar de politie speciale inspanningen doet, tegenslag hebben met één ongeval en erop achteruit gaan ...

Een tweede voordeel van het door ons voorgestelde systeem is dat de transfer van de ene zone naar de andere zone, of van het ene gewest naar het andere, ongedaan wordt gemaakt.

Het actieplan van de federale politie, dat wij voorstellen, stelt dat de minister van mobiliteit de doelstellingen en de prioriteiten van het actieplan van de federale verkeerspolitie vaststelt. Dit element moet gelezen worden in het licht van een ander bij het amendement nr. 6, waarin er een gespecialiseerde sectie verkeerspolitie wordt opgericht bij de federale politie, die qua operaties afhangt van de minister van mobiliteit en vervoer.

Nr. 31 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Artikel 25 vervangen als volgt:

«Art. 25. — Artikel 68 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen door volgende bepaling:

«Art. 68.— L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi ainsi qu'aux arrêtés pris en exécution de celle-ci est prescrite après trois ans révolus à compter du jour où l'infraction a été commise.».

JUSTIFICATION

La réglementation existante est tout d'abord dépassée, en ce sens que le délai de prescription est par exemple de trois ans pour la conduite sous l'influence d'alcool, mais pas pour la conduite sous l'influence de drogues, la conduite avec un détecteur de radar, etc.

Nous proposons de porter à trois ans le délai de prescription pour toutes les infractions de roulage qui sont mentionnées dans la loi même ainsi que pour les infractions du quatrième degré (dont le juge est automatiquement saisi). Nous voulons rappeler que le délai de prescription est même de cinq ans pour tous les autres délits (les infractions de roulage sont aussi des délits).

N° 32 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un article 25bis, libellé comme suit:

«Art. 25bis. — à l'article 69bis des mêmes lois coordonnées, les mots «par dérogation à» sont remplacés par les mots «sans préjudice de» et les mots «un mois» sont remplacés par les mots «trois mois».

JUSTIFICATION

Il n'a pas de sens de condamner une personne qui n'a pas de permis de conduire ou qui ne l'utilise pas à une peine subsidiaire de déchéance du droit de conduire un véhicule automobile. Il n'a pas davantage de sens de condamner à une peine subsidiaire de déchéance des personnes qui sont condamnées pour conduite d'un véhicule pendant une période de déchéance...

Il ressort des travaux préparatoires de la loi du 7 février 2003 (voir DOC 50 1915/001, p. 21) et de la jurisprudence de la Cour de cassation que le juge n'a pas le choix de prononcer soit une peine d'emprisonnement subsidiaire, soit une peine subsidiaire de déchéance du droit de conduire un véhicule automobile. Il peut uniquement prononcer une peine subsidiaire de déchéance.

Vu ce qui précède, il s'indique d'offrir les deux possibilités.

«Art. 68. — De strafvordering die het gevolg is van een overtreding van deze wet alsmede van de ter uitvoering ervan vastgestelde besluiten, verjaart door verloop van drie jaren te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan.».

VERANTWOORDING

De bestaande regeling is op de eerste plaats achterhaald, in die zin dat de verjaringstermijn bv. van het rijden onder invloed van alcohol drie jaren bedraagt, maar niet het rijden onder invloed van drugs, het rijden met een radarverklikker etc.

Wij stellen voor om de verjaringstermijn voor alle verkeersmisdrijven die in de wet zelf vermeld zijn, evenals de overtredingen van de vierde graad (die automatisch voor de rechter komen), op drie jaar te brengen. Wij willen er even aan herinneren dat de verjaringstermijn voor alle andere wanbedrijven (ook verkeersmisdrijven zijn wanbedrijven) zelfs vijf jaar is.

Nr. 32 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een artikel 25bis invoegen, luidende:

«Art. 25bis. — In artikel 69bis van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden «in afwijking van» vervangen door het woord «onverminderd», en worden de woorden «een maand» vervangen door de woorden «drie maanden».

VERANTWOORDING

Het heeft geen zin om iemand die geen rijbewijs heeft of het niet gebruikt te veroordelen tot een vervangend verval van het recht op sturen van een motorrijtuig. Tevens heeft het geen zin om personen die veroordeeld worden wegens het sturen van een voertuig tijdens een periode van verval, te veroordelen tot vervangend verval ...

Uit de voorbereidende werken van de wet van 7 februari 2003 (zie kamerdocument 50 1915/001, blz. 21) en uit de rechtspraak van het Hof van Cassatie blijkt dat de rechter niet de keuze heeft om hetzij een vervangende gevangenisstraf, hetzij een vervangend verval van het besturen van een motorvoertuig uit te spreken. Hij kan slechts een vervangend verval uitspreken.

Gelet op het voorgaande past het die beide mogelijkheden te bieden.

En outre, se pose encore la question de savoir si une peine subsidiaire de maximum un mois suffit à inciter le condamné à payer ses amendes. C'est la raison pour laquelle la période de validité de la peine subsidiaire de déchéance est portée à trois mois.

N° 33 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Dans l'article 27 proposé, remplacer les mots «articles 22 et 23» par les mots «articles 22, 23 et 26».

JUSTIFICATION

En vertu de l'article 179 du Code d'instruction criminelle, il appartient en principe au tribunal correctionnel de connaître des délits.

L'article 138 du Code d'instruction criminelle dispose – en exception à cette règle – que le tribunal de police connaît

«6° des infractions aux lois et règlements sur les barrières, les services publics et réguliers du transport en commun par terre ou par eau, la voirie par terre ou par eau, et le roulage;

«6^{ter} des délits définis à l'article 22 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs».

Si les articles 23 et 26 de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs disposent effectivement que certains faits définis dans ces articles sont punis de peines prévues à l'article 29, § 2, des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière, ces articles mêmes ne sont pas définis dans les lois coordonnées.

Il en résulte un doute dans la jurisprudence. L'intention étant de lever le doute concernant l'article 23 de la loi relative à l'assurance obligatoire en matière de véhicules automoteurs, il convient de faire de même en ce qui concerne l'article 26 de cette loi.

N° 34 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un chapitre Vbis, intitulé:

Daarenboven stelt zich nog steeds de vraag of een vervangend verval van maximum 1 maand volstaat om de veroordeelde ertoe aan te zetten zijn geldboeten te betalen. Daarom wordt de periode gedurende dewelke het vervangend verval dan geldt, opgetrokken tot drie maanden.

Nr. 33 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

In het artikel 27 de woorden «artikel 22 en 23» vervangen door de woorden «artikel 22, 23 en 26».

VERANTWOORDING

De kennisgeving van wanbedrijven komt principieel toe aan de correctionele rechtbank ingevolge artikel 179 van het Wetboek van Strafvordering.

Artikel 138 van het Wetboek van Strafvordering bepaalt dat – bij uitzondering – op die regel de politierechtbank kennis neemt

«6° van de misdrijven omschreven in de wetten en verordeningen op de barelen, de openbare en geregelde diensten van gemeenschappelijk vervoer te land en te water, de wegen te land en te water en het wegverkeer;

«6^{ter} van de wanbedrijven omschreven in artikel 22 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen».

De artikelen 23 en 26 van de WAM-wet bepalen wel dat bepaalde feiten omschreven in die artikelen strafbaar zijn met straffen gesteld in artikel 29, § 2, van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, maar worden zelf niet omschreven in de gecoördineerde wetten.

Dat leidt tot twijfel in de rechtspraak. Nu het de bedoeling is om de twijfel weg te nemen inzake artikel 23 van de WAM-wet, past het ook die twijfel weg te nemen inzake artikel 26 van deze wet.

Nr. 34 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een hoofdstuk Vbis invoegen, luidende:

«Chapitre Vbis.— Modification de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.» et contenant les articles suivants:

Art. 29bis. — À l'article 4 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, les mots «et de la Justice» sont chaque fois remplacés par les mots «, de la Justice et de la Mobilité et des Transports».

Art. 29ter. — À l'article 6 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1) dans l'alinéa 1^{er}, 2^o, les mots «, un représentant du ministre de la Mobilité et des Transports» sont insérés entre les mots «du ministre de l'Intérieur» et les mots «et un représentant»;

2) dans l'alinéa 3, les mots «, et de la Justice» sont remplacés par les mots «, de la Justice et de la Mobilité et des Transports»;

Art. 29quater. — Dans l'article 7 de la même loi, les mots «, et de la Justice» sont chaque fois remplacés par les mots «, de la Justice et de la Mobilité et des Transports»;

Art. 29quinquies. — Dans l'article 61, alinéa 2, de la même loi, les mots «, ou le ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, le ministre de la Justice ou le ministre de la Mobilité et des Transports»;

Art. 29sexies. — Dans l'article 92 de la même loi, les mots «et de l'Intérieur» sont remplacés par les mots «, de l'Intérieur et de la Mobilité et des Transports».

Art. 29septies. — Un article 93bis, libellé comme suit, est inséré dans la même loi:

«Art. 93bis. — § 1^{er}. 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. Ses missions prioritaires concernent la gestion des files et la sécurité ainsi que les constatations en matière de roulage.

§ 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

«Hoofdstuk Vbis.— wijziging van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus.

Art. 29bis. — In artikel 4 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, worden de woorden «en van Justitie» telkens aangevuld met de woorden «en van de minister van Mobiliteit en Vervoer».

Art. 29ter. — In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1) In het eerste lid, het punt 2^o, de woorden «, een vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit en Vervoer» invoegen tussen de woorden «de minister van Binnenlandse Zaken» en de woorden «en een»;

2) In het derde lid worden de woorden «en van Justitie» aangevuld met de woorden «en van de minister van Mobiliteit en Vervoer»;

Art. 29quater. — In artikel 7 van dezelfde wet telkens na de woorden «en van Justitie» de woorden «en van de minister van Mobiliteit en Vervoer» toevoegen;

Art. 29quinquies. — In het tweede lid van artikel 61 van dezelfde wet worden na de woorden «minister van Justitie» de woorden «de minister van Mobiliteit en Vervoer» toegevoegd.

Art. 29sexies. — In artikel 92 van dezelfde wet worden na de «Binnenlandse Zaken» de woorden «en van de minister van Mobiliteit en Vervoer» toegevoegd.

Art. 29septies. — Een artikel 93bis wordt in dezelfde wet ingevoegd, waarvan de tekst luidt als volgt:

«Art. 93bis.— § 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. De prioritaire opdrachten betreffen de doorstroming, de veiligheid van en de vaststellingen betreffende het verkeer».

§ 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

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. Les ministres qui ont l'Intérieur, la Mobilité et les Transports dans leurs attributions sont conjointement compétents pour la police de la circulation.

§ 4. Les ministres qui ont l'Intérieur, la Mobilité et les Transports dans leurs attributions fixent les modalités de la coopération entre la sous-direction fédérale «police de la circulation» et les zones de police.».

Art. 29octies. — À l'article 95 de la même loi, le mot «deux» est remplacé par le mot «trois».

Art. 29novies. — Dans les alinéas 1^{er} et 3 de l'article 97 de la même loi, les mots «et du ministre de la Mobilité et des Transports» sont insérés après les mots «du ministre de l'Intérieur».

Art. 29decies. — Dans les alinéas 1^{er} et 2 de l'article 98 de la même loi, les mots «, du ministre de la Mobilité et des Transports» sont insérés après les mots «du ministre de l'Intérieur».

Art. 29undecies. — L'article 99, alinéa 1^{er}, de la même loi est remplacé par l'alinéa suivant:

«La police fédérale est placée sous la direction du commissaire général. Il est responsable de l'exécution, par la police fédérale, de la politique policière définie par les ministres de l'Intérieur, de la Justice et de la Mobilité et des Transports, et, plus particulièrement, de l'exécution du plan national de sécurité pour ce qui concerne la police fédérale.».

JUSTIFICATION

La transformation des unités provinciales de circulation de la police fédérale en une police des autoroutes n'est pas de nature à assurer l'application des règles de la circulation routière sur les autoroutes et sur les routes y assimilées. Le contrôle routier ciblé ne constitue qu'une infime partie de l'ensemble des missions qui incombent à la police des autoroutes. Jusqu'il y a peu, les unités provinciales de circulation ne consacraient que 10% de leur temps de travail au contrôle ciblé du respect de l'application des règles en vigueur. On peut supposer que cette situation s'est améliorée dans l'intervalle, mais il est particulièrement difficile d'obtenir des chiffres fiables en la matière. Elles ont en outre à accomplir de plus en plus d'autres missions en matière de circulation routière, telle qu'une gestion policière des files (promouvoir la quiétude des conducteurs, en particulier dans les files (et aux abords de

met het federale veiligheidsplan en met de federale subdirectie verkeerspolitie.

§ 3. De minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit en Vervoer zijn samen bevoegd voor de verkeerspolitie.

§ 4. De minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit en Vervoer bepalen de nadere regels voor de samenwerking tussen de federale subdirectie verkeerspolitie en de politiezones.».

Art. 29octies. — In het artikel 95 van dezelfde wet wordt het woord «twee» vervangen door het woord «drie».

Art. 29novies. — In het eerste en derde lid van artikel 97 van dezelfde wet worden de woorden «Binnenlandse Zaken» aangevuld door de woorden «en de minister van Mobiliteit en Vervoer».

Art. 29decies. — In het eerste en tweede lid van artikel 98 van dezelfde wet worden na de woorden «van Binnenlandse Zaken» de woorden «de minister van Mobiliteit en Vervoer» ingevoegd.

Art. 29undecies. — In het artikel 99 van dezelfde wet 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 van Mobiliteit en Vervoer, en, meer in het bijzonder, voor de uitvoering van het nationaal veiligheidsplan wat de federale politie betreft.».

VERANTWOORDING

De omvorming van de provinciale verkeerseenheden van de federale politie tot autosnelwegenpolitie is geen goede zaak voor de verkeershandhaving op de autosnelwegen en de daarmee gelijkgestelde autowegen. Van alle taken die de autosnelwegenpolitie te vervullen krijgt is het gericht verkeerstoezicht slechts een gering onderdeel. Tot voor kort werd slechts 10% van de arbeidstijd van de provinciale verkeerseenheden besteed aan gerichte handhaving. Vermoedelijk is deze stand van zaken ondertussen wel verbeterd, maar het is bijzonder moeilijk om hieromtrent betrouwbare cijfers te krijgen. Bovendien moeten ook in toenemende mate andere taken betreffende het verkeer vervuld worden, zoals een politieeel file-management (rust bij de bestuurders bevorderen, zeker in (de omgeving van) files en in druk verkeer, ongevallen in de staart van de files voorkomen, meer rij-

celles-ci) et dans une circulation dense, prévenir les accidents en fin de file, contrôler davantage les temps de conduite et les temps de repos, effectuer davantage de contrôles relatifs à la surcharge des poids lourds), l'établissement des constatations nécessaires lors d'accidents, etc.

Dans l'état actuel des choses, la politique de contrôle dépend en grande partie du bon vouloir de la hiérarchie policière et de l'intérêt politique occasionnel du ministre de l'Intérieur. Mais un niveau de contrôle élevé en matière de circulation n'est pas garanti: les mentalités et les «modes» peuvent évoluer très vite. Pour maintenir, par des contrôles de plus en plus fréquents, l'impression subjective de courir un risque élevé de se faire prendre, il est nécessaire d'agir au niveau structurel, c'est-à-dire, en l'occurrence, de créer une police fédérale spécialisée de la circulation, dont les missions prioritaires s'inscriraient dans le cadre de la circulation et consisteraient par exemple dans:

- a) a) le contrôle du respect des règles de la circulation routière, avec surveillance ciblée et systématique;
- b) l'encadrement des flux de circulation;
- c) la gestion des files, afin d'éviter les accidents en fin de files;
- d) la prise en charge des conséquences des accidents de la circulation;
- e) l'assistance au contrôle du respect des règles de circulation dans les petites zones de police rurales.

Nous voulons par ailleurs maintenir un minimum d'intégration, ce qui signifie que nous souhaitons que la police de la circulation, qui est également confrontée à d'autres infractions dans le cadre de ses missions prioritaires, procède aussi à la constatation de celles-ci.

Cette intégration suppose dès lors que non seulement le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, mais également celui qui a la Mobilité et les Transports dans ses attributions, exercent la tutelle sur cette police fédérale spécialisée de la circulation, tout comme la tutelle sur la police judiciaire est exercée par le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions et par le ministre qui a la Justice dans ses attributions. Le parallélisme est bel et bien total. Il va à cet égard cependant de soi que le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions est le ministre qui est compétent pour les matières qui concernent tous les services de police, telles que l'habillement, le statut, la rémunération, le port d'armes, etc. La politique de répression routière même devra relever de la compétence du ministre de la Mobilité. Il nous paraît, par exemple, inacceptable que la police fédérale puisse décider de manière autonome de déplacer les accents en matière de répression routière sans que le ministre de la Mobilité puisse avoir le dernier mot en la matière.

Nous voulons d'emblée que le ministre de la Mobilité ait aussi une influence plus structurelle au sein de divers collèges et conseils et au niveau du plan fédéral de sécurité, du moins en ce qui concerne les aspects circulation et sécurité routière.

Afin d'assurer la coordination entre les zones de police locales et avec la police fédérale de la circulation, un coordinateur au moins doit être désigné dans chaque zone locale pour assurer la répression routière. Celui-ci devient d'emblée responsable de la répression routière dans la zone locale.

en rusttijden controleren, meer overlading van vrachtwagens controleren) en de nodige vaststellingen doen bij de ongevallen enz.

Bij de huidige stand van zaken is het controlebeleid in grote mate afhankelijk van de goodwill van de politietop en van de toevallige politieke interesse van de minister van binnenlandse zaken. Maar een hoog controleniveau inzake verkeer is niet gegarandeerd; de mentaliteit en de «modes» kunnen vlug omslaan. Om een hoge subjectieve pakkans, gestoeld op toenemende controles, blijvend te garanderen is er een structurele ingreep nodig. En die bestaat erin dat er een gespecialiseerde federale verkeerspolitie wordt opgericht, waarvan de prioritaire opdrachten bestaan in verkeersopdrachten zoals:

- a) de verkeershandhaving met gericht en planmatig toezicht;
- b) de begeleiding van de verkeersstromen ;
- c) het filemanagement ter voorkoming van ongevallen in de staart van de files;
- d) het behartigen van de gevolgen van verkeersongevallen
- e) het ondersteunen van de verkeershandhaving in kleinere landelijke politiezones.

Anderzijds willen wij dat er een minimum aan integratie blijft, in die zin dat de verkeerspolitie die in het kader van zijn prioritaire opdrachten ook geconfronteerd wordt met andere misdrijven, deze ook vaststelt.

Deze integratie veronderstelt dan ook dat niet alleen de minister van Binnenlandse Zaken, maar ook de federale minister van Mobiliteit en Vervoer de voogdij moet hebben over deze gespecialiseerde federale verkeerspolitie, net zoals de voogdij over de gerechtelijke politie wordt uitgeoefend door de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie. De parallel is wel volkomen. Het is daarbij wel vanzelfsprekend dat de minister van Binnenlandse Zaken de bevoegde minister is voor de aangelegenheden die alle politiediensten betreft zoals bv. kleding, statuut, verloning, wapendracht etc. Het beleid inzake verkeershandhaving zelf moet de bevoegdheid van de minister van mobiliteit worden. Het lijkt ons bv. onaanvaardbaar dat de federale politie autonoom kan beslissen om de accenten in de verkeershandhaving te doen verschuiven, zonder dat de minister van mobiliteit hierin het beslissende woord kan spreken.

Meteen willen wij de minister van mobiliteit ook een meer structurele impact geven in allerlei federale colleges en raden en in het federale veiligheidsplan, althans inzake de aspecten verkeer en verkeersveiligheid.

Om de coördinatie tussen de lokale politiezones onderling en met de federale verkeerspolitie te verzorgen moet er binnen elke lokale zone minstens een coördinator worden aangeduid voor de verkeershandhaving. Deze wordt meteen verantwoordelijk voor de verkeershandhaving in de lokale zone.

N° 35 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n° 6)

Art. 1^{er} à 32

Insérer un chapitre Vter, libellé comme suit:

Hoofdstuk Vter.— Modification de la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation

Art. 29duodecies.- Un article 13bis, libellé comme suit, est inséré dans la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation:

«Art. 13bis. — § 1^{er}. La suspension peut être révoquée si une nouvelle infraction prévue dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, a été commise pendant le délai d'épreuve et a entraîné une condamnation effective fixée par la loi susmentionnée, à l'exception des infractions visées à l'article 29, alinéa 3, de la loi précitée et des infractions visées à l'article 29, § 2, de la même loi.

§ 2. Si la juridiction ne révoque pas la suspension, elle peut remplacer la suspension simple par la suspension probatoire ou assortir celle-ci de nouvelles conditions.

§ 3. La suspension probatoire peut également être révoquée si la personne qui fait l'objet de cette mesure n'observe pas les conditions imposées et que cette inobservation a paru suffisamment grave à la commission de probation pour être signalée au ministère public. Dans ce cas aussi la juridiction peut, au lieu de révoquer la suspension probatoire, l'assortir de nouvelles conditions.

§ 4. S'il l'estime opportun, dans les cas prévus aux §§ 1^{er} et 3 ci-dessus, le ministère public cite l'intéressé devant le tribunal de police qui a ordonné la suspension dans les mêmes délais, conditions et formes qu'en matière de police. Si la suspension est révoquée, la peine d'emprisonnement principal prononcée pour les faits qui y ont donné lieu ne peut dépasser cinq ans.

Pour l'examen des demandes de révocation, introduites dans les cas prévus aux §§ 1^{er} et 3 ci-dessus, les juridictions de jugement saisies peuvent faire application de la procédure prévue au § 2 de l'article 5 de la présente loi. Les condamnations sont toujours prononcées en audience publique.

Nr. 35 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Een hoofdstuk Vter ingevoegen, luidende:

Hoofdstuk Vter. — Wijziging van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie

Art. 29duodecies. — In de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie wordt een nieuw artikel 13bis ingevoegd dat luidt als volgt:

«Art. 13bis.—§ 1. Ingeval gedurende de proeftijd een nieuw misdrijf bepaald in de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie van het wegverkeer is gepleegd dat een door bovenstaande wet vastgelegde effectieve veroordeling ten gevolge heeft gehad met uitzondering van de overtredingen zoals vermeld in het derde lid van artikel 29 van bovenstaande wet en van de overtredingen vermeld in artikel 29, § 2, van dezelfde wet kan de opschorting herroepen worden.

§ 2. Herroept het gerecht de opschorting niet, dan kan het de gewone opschorting vervangen door de probatieopshorting of aan laatstgenoemde nieuwe voorwaarden verbinden.

§ 3. De probatieopshorting kan ook worden herroepen indien degene voor wie die maatregel is genomen, de opgelegde voorwaarden niet naleeft en de probatiecommissie de niet naleving voldoende erg heeft geacht om ze ter kennis van het openbaar ministerie te brengen Ook in dat geval kan het gerecht nieuwe voorwaarden verbinden aan de probatieopshorting, in plaats van ze te herroepen.

§ 4. Indien hij het passend acht, in de gevallen bepaald in de vorenstaande §§ 1 en 3, dagvaardt het openbaar ministerie de betrokkene voor de politierechtbank die de opschorting heeft opgelegd binnen dezelfde termijn, onder dezelfde voorwaarden en in dezelfde vormen als in politiezaken. Wordt de opschorting herroepen, dan mag de hoofdgevangenisstraf voor de feiten die daartoe aanleiding hebben gegeven, vijf jaar niet te boven gaan.

Voor het onderzoek van de aanvragen tot herroeping, ingediend in gevallen als bepaald in de §§ 1 en 3 hiervoor, kunnen de vonnisgerechten waarbij zij zijn aangebracht, de procedure van artikel 5, § 2, van deze wet toepassen. De veroordelingen worden steeds in openbare terechtzitting uitgesproken.

§ 5. Les décisions rendues en vertu des §§ 1^{er} et 3 ci-dessus sont susceptibles des voies de recours prévues au Codes d'instruction criminelle.

§ 6. En cas de nouvelle infraction, l'action tendant à la révocation et au prononcé de la condamnation pour les faits qui ont donné lieu à la suspension est prescrite après trois années révolues à compter du jour où la condamnation prononcée pour la nouvelle infraction a acquis force de chose jugée. En cas d'inobservation des conditions imposées cette action doit être intentée au plus tard dans l'année qui suit l'expiration du délai visé à l'article 3. Elle est prescrite après une année révolue à compter du jour où la juridiction compétente en a été saisie.».

JUSTIFICATION

Le présent sous-amendement est une contribution à la lutte contre la récidive.

Dans la loi concernant la suspension, le sursis et la probation, il est inséré un article 13bis, qui introduit un régime distinct et adapté de révocation de la suspension du prononcé pour la plupart des infractions routières.

Le nouvel article instaure ce régime nouveau et uniforme pour toutes les infractions prévues dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, à l'exception des infractions visées à l'alinéa 3 de l'article 29, § 1^{er}, de la loi susmentionnée et à l'article 29, § 2 de la même loi:

1. premièrement, les conditions légales de révocation de la suspension sont assouplies, en ce sens que, désormais, toute condamnation effective pour une infraction routière susvisée peut donner lieu à révocation de la suspension;

2. lorsque le ministère public décide de révoquer la suspension du prononcé, une nouvelle procédure est instaurée, pour les infractions susvisées. Dans ce cas, le tribunal de police qui a pris la décision de suspendre le prononcé peut aussi se prononcer sur la révocation de la suspension demandée par le ministère public;

3. naturellement, le ministère public conserve la possibilité de révoquer la suspension de la probation, lorsque la personne pour laquelle cette mesure a été prise n'a pas respecté les conditions imposées.

§ 5. Tegen de beslissingen gewezen met toepassing van de bovenstaande §§ 1 en 3 kan worden opgekomen met alle rechtsmiddelen waarin het Wetboek van strafvordering voorziet.

§ 6. In geval van een nieuw misdrijf verjaart de vordering tot herroeping en tot uitspraak van de veroordeling voor de feiten die aanleiding hebben gegeven tot de opschorting, drie volle jaren na de dag waarop de veroordeling wegens het nieuwe misdrijf in kracht van gewijsde is gegaan. In geval van niet-naleving van de opgelegde voorwaarden moet die vordering worden ingesteld uiterlijk binnen een jaar na het verstrijken van de termijn bepaald in artikel 3. Zij verjaart een vol jaar na de dag waarop zij bij het bevoegde gerecht is aangebracht.».

VERANTWOORDING

Dit is een bijdrage tot de bestrijding van het recidivisme.

In de probatiewet wordt een nieuw artikel 13bis ingevoegd dat specifiek voor de meeste verkeersmisdrijven een apart en aangepast regime van de herroeping van de opschorting van de uitspraak invoert.

Het nieuwe artikel voert deze nieuwe en uniform regeling in voor alle misdrijven bepaald in de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie van het wegverkeer met uitzondering van de overtredingen zoals vermeld in het derde lid van artikel 29, § 1, van bovenstaande wet en in artikel 29, § 2, van dezelfde wet:

1. ten eerste worden de wettelijke voorwaarden tot herroeping van de opschorting versoepeld in die zin dat voortaan elke effectieve veroordeling tot een verkeersmisdrijf zoals hierboven aangegeven aanleiding kan geven tot herroeping van de opschorting.

2. wanneer het openbaar ministerie beslist om de opschorting van de uitspraak te herroepen wordt voor de hierboven aangegeven misdrijven een nieuwe procedure ingevoerd. In dat geval zal de politierechtbank die de beslissing tot opschorting van de uitspraak genomen heeft, ook kunnen oordelen over de door het openbaar ministerie gevraagde herroeping van de opschorting.

3. uiteraard behoudt het openbaar ministerie de mogelijkheid om de probatieoposchorting te herroepen wanneer diegene, voor wie die maatregel is genomen, de opgelegde voorwaarden niet heeft nageleefd.

N° 36 DE MM. **VAN DEN BERGH ET DESEYN**
(sous-amendement à l'amendement n°6)

Art. 1^{er} à 32

Remplacer l'article 32 par la disposition suivante:

«Art. 32. — *La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.*».

JUSTIFICATION

Il n'est pas souhaitable de mentionner d'ores et déjà dans la loi la date d'entrée en vigueur.

Il faut d'abord moderniser les possibilités de paiement pour les «perceptions immédiates *sensu lato*» (virements, cartes de paiement et de crédit), il faut d'abord que le transfert digital des données essentielles des procès-verbaux de tous les services de police aux parquets de police soit possible et il faut d'abord que la plate-forme unique de toute l'informatique soit parfaitement opérationnelle. Tout cela est actuellement prévu pour le 1^{er} janvier 2006, sans tenir compte de modifications de la loi, d'arrêtés d'exécution et de directives.

Lors de la précédente modification de la loi et des arrêtés d'exécution, ces derniers ont été publiés le 31 décembre 2003 et sont entrés en vigueur le 1^{er} mars 2004.

Malgré que des projets de directives ministérielles et de circulaires collégiales ont déjà été diffusés au Service de politique criminelle et parmi les procureurs généraux début janvier 2004, les directives ministérielles n'ont pu être signées que le 26 février 2004, de sorte que ces directives et la circulaire du Collège des procureurs généraux ont été diffusées les 27 février 2004 et 1^{er} mars 2004.

La police a dû attendre jusqu'en juin 2004 pour qu'il y ait un nombre suffisant de carnets appropriés pour les perceptions immédiates et la police fédérale n'a été en mesure de procéder à des perceptions immédiates et d'en assurer le suivi de manière informatisée qu'à partir du 1^{er} septembre 2004, c'est-à-dire huit mois après la publication des arrêtés d'exécution et un semestre après l'entrée en vigueur.

Il faut donc respecter un délai raisonnable (environ six mois) entre la publication de la loi et des arrêtés d'exécution, d'une part, et l'entrée en vigueur, d'autre part.

Nr. 36 VAN DE HEREN **VAN DEN BERGH EN DESEYN**
(subamendement op amendement nr. 6)

Art. 1 tot 32

Artikel 32 vervangen als volgt:

«Art. 32. — *Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.*».

VERANTWOORDING

Het is niet wenselijk de datum van de inwerkingtreding reeds in de wet te vermelden.

Eerst moeten de betaalmogelijkheden voor de «onmiddellijke inningen *sensu lato*» hedendaags gemaakt worden (overschrijvingen, betaal- en kredietkaarten), moet de digitale overdracht van de essentiële gegevens van de processen-verbaal van alle politiediensten naar de politieparketten mogelijk zijn, moet het uniek platform van alle informatica perfect operationeel zijn. Dit alles is thans voorzien tegen 1 januari 2006, zonder rekening te houden met wijzigingen van de wet, uitvoeringsbesluiten en richtlijnen.

Bij de vorige wijziging van de wet en de uitvoeringsbesluiten werden die laatste gepubliceerde op 31 december 2003 en zijn die in werking getreden op 1 maart 2004.

Niettegenstaande ontwerpen van ministeriële richtlijnen en collegiale omzendbrieven reeds verspreid werden naar de Dienst voor het Strafrechtelijk Beleid en onder de Procureurs-generaal begin januari 2004, konden de ministeriële richtlijnen slechts op 26 februari 2004 ondertekend worden, zodat die richtlijnen en de omzendbrief van het College van Procureurs-generaal op 27 februari 2004 en 1 maart 2004 verspreid werden.

De politie diende tot juni 2004 te wachten op een voldoende aantal aangepaste boekjes voor onmiddellijke inningen en de federale politie was slechts per 1 september 2004 in staat onmiddellijke inningen bij de informaticatoepassing te heffen en op te volgen; dat is acht maanden na de publicatie van de uitvoeringsbesluiten en een half jaar na de inwerkingtreding.

Er moet dus een redelijke termijn (ca. 8 maanden) in acht genomen worden tussen de publicatie van de wet en de uitvoeringsbesluiten enerzijds en de inwerkingtreding anderzijds.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)