

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

27 juin 2005

**PROJET DE LOI**

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

**PROPOSITION DE LOI**

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

**PROPOSITION DE LOI**

relative au règlement administratif de certaines infractions à la législation sur la circulation routière

**PROPOSITION DE LOI**

visant à modifier les articles 65bis et 65ter des lois relatives à la police de la circulation routière coordonnées le 16 mars 1968

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
MME **Hilde VAUTMANS**

Documents précédents:

**Doc 51 1428/ (2004/2005):**

001 : Projet de loi.  
002 à 008 : Amendements.  
009 : Avis du Conseil d'État.

**Voir aussi:**

011 : Texte adopté par la commission.

**Doc 51 0154/ (S.E. 2003):**

001 : Proposition de loi de MM. Bellot et Bacquellaine et Mme Tilmans.

**Doc 51 0746/ (2003/2004):**

001 : Proposition de loi de M. De Padt.

**Doc 51 1111/ (2003/2004):**

001 : Proposition de loi de M. Courtois et Mme De Bue.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 juni 2005

**WETSONTWERP**

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

**WETSVOORSTEL**

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

**WETSVOORSTEL**

betreffende de administratiefrechtelijke afhandeling van bepaalde inbreuken op de wetgeving inzake het wegverkeer

**WETSVOORSTEL**

tot wijziging van de artikelen 65bis en 65ter van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
MEVROUW **Hilde VAUTMANS**

Voorgaande documenten:

**Doc 51 1428/ (2004/2005):**

001 : Wetsontwerp.  
002 tot 008 : Amendementen.  
009 : Advies van de Raad van State.

**Zie ook:**

011 : Tekst aangenomen door de commissie.

**Doc 51 0154/ (B.Z. 2003):**

001 : Wetsvoorstel van de heren Bellot en Bacquellaine en mevrouw Tilmans.

**Doc 51 0746/ (2003/2004):**

001 : Wetsvoorstel van de heer De Padt.

**Doc 51 1111/ (2003/2004):**

001 : Wetsvoorstel van de heer Courtois en mevrouw De Bue.

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /  
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:  
Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde**

**A. — Membres titulaires/Vaste leden :**

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans  
PS Alisson De Clercq, Camille Dieu, Karine Lalieux  
MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue

sp.a-spirit Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert  
CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh  
Vlaams Belang Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde  
cdH David Lavaux

**C.— Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :**

ECOLO Marie Nagy

**B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :**

Willy Cortois, Georges Lenssen, Bart Tommelein, Luk Van Biesen  
Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète  
Pierrette Cahay-André, Richard Fournaux, Jacqueline Gallant,  
Hervé Hasquin

Anne-Marie Baeke, Stijn Bex, Hans Bonte, Magda De Meyer  
Dirk Claes, Katrien Schryvers, Servais Verherstraeten  
Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Frieda Van Themsche  
Joseph Arens, Melchior Wathelet

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
Vlaams Belang	: Vlaams Belang
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten

**Abréviations dans la numérotation des publications :**

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif  
QRVA : Questions et Réponses écrites  
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)  
CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)  
CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)  
PLEN : Séance plénière  
COM : Réunion de commission  
MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

**Afkortingen bij de nummering van de publicaties :**

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer  
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden  
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)  
CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)  
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)  
PLEN : Plenum  
COM : Commissievergadering  
MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

**Publications officielles éditées par la Chambre des représentants**

Commandes :  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.laChambre.be

**Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers**

Bestellingen :  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tel. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.deKamer.be  
e-mail : publicaties@deKamer.be

## SOMMAIRE

I. Procédure .....	4
I.1 Avis des gouvernements régionaux .....	4
I.2 Jonction et répartition en catégories .....	6
I.3 Auditions .....	9
I.4 Nouveau texte de base .....	10
I.5 Procédure d'association .....	11
II. Réunion du 23 février 2005: exposé introductif du gouvernement .....	11
III. Réunion du 9 mars 2005: auditions .....	13
IV. Réunion du 20 avril: discussion générale .....	35
V. Réunion des 25 mai, 15 et 20 juin 2005; nouveau texte de base .....	36
A. Exposé du ministre de la Mobilité .....	36
B. Procédure d'association .....	38
C. Discussion générale .....	38
C.1. Questions et observations des membres ..	38
C.2. Réponses du ministre .....	43
C.3. Discussion de l'avis du Conseil d'État ..	45
D. Discussion des articles .....	47
E. Vote final .....	71

## INHOUD

I. Procedure .....	4
I.1 Adviezen van de gewestregeringen .....	4
I.2 Samenvoeging en onderverdeling in categorieën .....	6
I.3 Hoorzittingen .....	9
I.4 Nieuwe basistekst .....	10
I.5 Betrokkenheidsprocedure .....	11
II. Vergadering van 23 februari 2005: inleidende uitlegging regering .....	11
III. Vergadering van 9 maart 2005: hoorzittingen .....	13
IV. Vergadering van 20 april 2005: algemene bespreking .....	35
V. Vergaderingen van 25 mei, 15 en 20 juni 2005: nieuwe basistekst .....	36
A. Toelichting door de minister van Mobiliteit .....	36
B. Betrokkenheidsprocedure .....	38
C. Algemene bespreking .....	38
C.1. Vragen en opmerkingen van de leden .....	38
C.2. Antwoorden van de minister .....	43
C.3. Bespreking van het advies van de Raad van State .....	45
D. Artikelsgewijze bespreking .....	47
E. Eindstemming .....	71

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le projet de loi modifiant la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière et les propositions de loi jointes au cours de ses réunions des 23 février, 9 mars, 20 avril, 25 mai, 15 et 20 juin 2005.

## I. — PROCÉDURE

### I.1 Avis des gouvernements régionaux

Au cours de sa réunion du 26 mai 2004, la commission décide de solliciter, par l'intermédiaire du président de la Chambre, l'avis des gouvernements de région sur les propositions de loi suivantes:

- Proposition de loi (Georges Lenssen, Ludo Van Campenhout, Guido De Padt, Hilde Vautmans) instaurant les chèques-taxi pour les jeunes, n° 351/1.
- Proposition de loi (Daniel Bacquelaine) modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en vue d'accorder des facilités de stationnement aux professionnels de la santé lors des visites à domicile, n° 1103/1.

À ce jour, seul le premier projet de loi a suscité une réaction. Le gouvernement wallon a émis un avis le 26 novembre 2004. Le gouvernement flamand a formulé un avis le 17 février 2005. Ces avis sont reproduits à la suite de l'exposé introductif de ladite proposition de loi (*cf. infra*).

Au cours de sa réunion du 23 février 2005, la commission confère à son président les «pleins pouvoirs» en vue de soumettre, en application de l'article 97 du Règlement et dans le cadre de la procédure d'association en matière de transports et de communications (art. 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles) les propositions de loi suivantes à l'avis des gouvernements de région, par le biais d'une requête adressée au président de la Chambre (les propositions de résolution ne relèvent pas de l'application de cet article).

Le 7 février 2005, le président de la Chambre adresse, à cette fin, un courrier au Premier ministre.

Conformément à l'article 97 du Règlement, à cette date s'ouvre la période de trente jours au cours de laquelle ces propositions de loi peuvent être examinées mais pas mises aux voix.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid alsook de hieraan toegevoegde wetsvoorstellen besproken tijdens haar vergaderingen van 23 februari, 9 maart, 20 april, 25 mei, 15 en 20 juni 2005.

## I. — PROCEDURE

### I.1 Adviezen van de gewestregeringen

Tijdens haar vergadering van 26 mei 2004 beslist de commissie via de voorzitter van de Kamer een advies aan de gewestregeringen te vragen over de volgende wetsvoorstellen:

- Wetsvoorstel (Georges Lenssen, Ludo Van Campenhout, Guido De Padt, Hilde Vautmans) tot invoering van taxicheques voor jongeren, nr. 351/1.
- Wetsvoorstel (Daniel Bacquelaine) tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde parkeerfaciliteiten toe te kennen aan beoefenaars van een gezondheidsberoep die op huisbezoek zijn, nr. 1103/1.

Alleen op het eerste wetsvoorstel kwam tot dusver reactie. De Waalse regering gaf een advies op 26 november 2004. De Vlaamse regering verstrekke advies op 17 februari 2005. Deze adviezen worden na de inleidende uiteenzetting van desbetreffend wetsvoorstel weergegeven (*cf. infra*).

Tijdens haar vergadering van 23 februari 2005 geeft de commissie geeft de commissievoorzitter «volmacht» om bij toepassing van artikel 97 van het Reglement in het raam van de betrokkenheidsprocedure inzake vervoer en verkeer (artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen) de volgende wetsvoorstellen via een verzoek gericht tot de kamervoorzitter (voorstellen van resolutie vallen niet onder toepassing van dit artikel) voor advies voor te leggen aan de gewestregeringen.

De voorzitter van de Kamer richt hiertoe op 7 februari 2005 een schrijven aan de eerste minister.

Krachtens artikel 97 van het Reglement gaat op die dag de periode van dertig dagen in tijdens welke deze wetsvoorstellen weliswaar besproken, maar niet ter stemming kunnen worden voorgelegd.

Il s'agit des propositions de loi suivantes (les propositions de résolution ne sont jamais présentées dans le cadre de la procédure d'association dès lors qu'elles ne débouchent pas directement sur une loi):

- Proposition de loi (François Bellot, Daniel Bacquelaine, Dominique Tilmans) modifiant l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage, n° 154/1.

- Proposition de loi (Daniel Bacquelaine) modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, n° 713/1.

- Proposition de loi (Guido De Padt) relative au règlement administratif de certaines infractions à la législation sur la circulation routière, n° 746/1.

- Proposition de loi (Philippe Monfils) modifiant certaines dispositions en matière de sécurité routière, n° 1074/1.

- Proposition de loi (Alain Courtois, Valérie De Bue) visant à modifier les articles 65*bis* et 65*ter* des lois relatives à la police de la circulation routière coordonnées le 16 mars 1968, n° 1111/1.

- Proposition de loi (François-Xavier de Donnea) modifiant l'article 52 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, n° 1373/1.

- Proposition de loi (Olivier Chastel, François Bellot, Valérie De Bue) modifiant l'article 56 des lois coordonnées du 16 mars 1968 sur la police de la circulation routière, n° 1422/1.

- Proposition de loi (Hilde Vautmans, Guido De Padt) modifiant l'article 38 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, n° 1451/1.

- Proposition de loi (Guido De Padt, Hilde Vautmans, Yolande Avontroodt) adaptant le règlement général sur la police de la circulation routière en vue de permettre au propriétaire d'un accès carrossable de garer sa voiture devant cet accès pendant une période prolongée, n° 1540/1.

Het gaat om de volgende wetsvoorstellen (voorstellen van resolutie worden nooit voorgelegd in het raam van de betrokkenheidsprocedure omdat ze niet rechtstreeks uitmonden in wetgeving):

- Wetsvoorstel (François Bellot, Daniel Bacquelaine, Dominique Tilmans) tot wijziging van artikel 216*bis* van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging, nr. 154/1.

- Wetsvoorstel (Daniel Bacquelaine) tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer, nr. 713/1.

- Wetsvoorstel (Guido De Padt) betreffende de administratiefrechtelijke afhandeling van bepaalde inbreuken op de wetgeving inzake het wegverkeer, nr. 746/1.

- Wetsvoorstel (Philippe Monfils) tot wijziging van sommige bepalingen in verband met de verkeersveiligheid, nr. 1074/1.

- Wetsvoorstel (Alain Courtois, Valérie De Bue) tot wijziging van de artikelen 65*bis* en 65*ter* van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, nr. 1111/1.

- Wetsvoorstel (François-Xavier de Donnea) tot wijziging van artikel 52 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, nr. 1373/1.

- Wetsvoorstel (Olivier Chastel, François Bellot, Valérie De Bue) tot wijziging van artikel 56 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, nr. 1422/1.

- Wetsvoorstel (Hilde Vautmans, Guido De Padt) tot wijziging van artikel 38 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, nr. 1451/1.

- Wetsvoorstel (Guido De Padt, Hilde Vautmans, Yolande Avontroodt) tot aanpassing van het verkeersreglement teneinde de eigenaar van een inrit het recht te verlenen zijn wagen langdurig voor deze inrit te parkeren, nr. 1540/1.

– Proposition de loi (*Jos Ansoms, Jef Van den Bergh*) modifiant, en ce qui concerne les règles de priorité, l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, n° 1454/1 et 2.

– Proposition de loi (*Hilde Vautmans, Annemie Turtelboom, Miguel Chevalier, Karel Pinxten, Guido De Padt*) instaurant le port d'une veste de sécurité réfléchissante en cas de panne ou d'accident, n° 1550/1.

– Proposition de loi (*Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert*) modifiant, en ce qui concerne le déplacement de véhicules, les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, n° 1585/1.

– Proposition de loi (*Jan Peeters, Philippe De Coene*) relative à la délimitation temporelle des zones 30 au moyen d'un panneau statique, n° 1323/1.

### *1.2 Jonction et répartition en catégories*

Conformément à l'article 24, alinéa 2, du règlement de la Chambre, priorité est réservée au projet de loi n° 1428, auquel trois propositions de loi ont été jointes conformément à l'article 24, alinéa 3. Les mots «objet [...] identique» ont, en l'espèce, été interprétés de manière telle que seules sont concernées les propositions de loi qui ont trait aux modalités de sanction de la loi du 7 février 2003 (loi relative à la police de la circulation routière) et non toutes les propositions de loi visant à modifier la loi relative à la police de la circulation routière.

1.2.1 Projet de loi joint et propositions de loi modifiant la loi du 7 février 2003 au sens strict (toutes en ce qui concerne les modalités de perception des amendes):

– Projet de loi modifiant la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, n° 1428/1.

– Proposition de loi (de MM. François Bellot et Daniel Bacquelaine et Mme Dominique Tilmans) modifiant l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage, n° 154/1.

– Wetsvoorstel (*Jos Ansoms, Jef Van den Bergh*) tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de voorrangregeling betreft, nr. 1454/1 en 2.

– Wetsvoorstel (*Hilde Vautmans, Annemie Turtelboom, Miguel Chevalier, Karel Pinxten, Guido De Padt*) betreffende het verplicht gebruik van het reflecterend veiligheidsvest, nr. 1550/1.

– Wetsvoorstel (*Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert*) tot wijziging van de bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer inzake het verplaatsen van voertuigen, nr. 1585/1.

– Wetsvoorstel (*Jan Peeters, Philippe De Coene*) betreffende het afbakenen van zone 30 in tijd door middel van het gebruik van een statisch bord, nr. 1323/1.

### *1.2 Samenvoeging en onderverdeling in categorieën*

Conform artikel 24, tweede lid, van het kamerreglement wordt voorrang verleend aan wetsontwerp nr. 1428, waar drie wetsvoorstellen aan zijn toegevoegd conform artikel 24, derde lid. *In casu* werden de woorden «hetzelfde voorwerp» dusdanig geïnterpreteerd dat alleen de wetsvoorstellen die handelen over de sanctiemodaliteiten van de wet van 7 februari 2003 – de zogeheten «verkeerswet» – en niet over alle wetsvoorstellen die tot doel hebben de «verkeerswet» te wijzigen.

1.2.1 Samengevoegd wetsontwerp en wetsvoorstellen tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 in enge zin (allen wat de inningsmodaliteiten van de boetes betreft):

– Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid, nr. 1428/1.

– Wetsvoorstel (*François Bellot, Daniel Bacquelaine, Dominique Tilmans*) tot wijziging van artikel 216*bis* van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging, nr. 154/1.

– Proposition de loi (de M. Guido De Padt) relative au règlement administratif de certaines infractions à la législation sur la circulation routière, n° 746/1.

– Proposition de loi (de M. Alain Courtois et Mme Valérie De Bue) visant à modifier les articles 65*bis* et 65*ter* des lois relatives à la police de la circulation routière coordonnées le 16 mars 1968.

I.2.2 Propositions de loi tendant à modifier en profondeur la loi du 7 février 2003

Il s'agit de la proposition de loi (de M. Philippe Monfils) modifiant certaines dispositions en matière de sécurité routière, n° 1074/1.

I.2.3 Propositions de loi visant à modifier les lois relatives à la circulation routière au sens large

Il s'agit des propositions de loi suivantes:

– Proposition de loi (Daniel Bacquelaine) modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en vue d'accorder des facilités de stationnement aux professionnels de la santé lors des visites à domicile, n° 1103/1.

– Proposition de loi (Olivier Chastel, François Bellot, Valérie De Bue) modifiant l'article 56 des lois coordonnées du 16 mars 1968 sur la police de la circulation routière, n° 1422/1.

– Proposition de loi (Hilde Vautmans, Guido De Padt) modifiant l'article 38 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, n° 1451/1.

– Proposition de loi (Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert) modifiant, en ce qui concerne le déplacement de véhicules, les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, n° 1585/1.

I.2.4 Propositions visant à modifier des arrêtés royaux

Il s'agit des propositions suivantes:

– Proposition de résolution (Annick Saudoyer, André Frédéric, Camille Dieu) visant à imposer un test de maîtrise automobile à l'occasion de la délivrance du permis de conduire, n° 693/1.

– Wetsvoorstel (Guido De Padt) betreffende de administratiefrechtelijke afhandeling van bepaalde inbreuken op de wetgeving inzake het wegverkeer, nr. 746/1.

– Wetsvoorstel (Alain Courtois, Valérie De Bue) tot wijziging van de artikelen 65*bis* en 65*ter* van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, nr. 1111/1.

I.2.2 Wetsvoorstellen die de wet van 7 februari 2003 in ruime zin wensen te wijzigen

Het gaat om het wetsvoorstel (Philippe Monfils) tot wijziging van sommige bepalingen in verband met de verkeersveiligheid, nr. 1074/1.

I.2.3 Wetsvoorstellen die de verkeerswetten in brede zin wensen te wijzigen

Het gaat hier om de volgende wetsvoorstellen:

– Wetsvoorstel (Daniel Bacquelaine) tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde parkeerfaciliteiten toe te kennen aan beoefenaars van een gezondheidsberoep die op huisbezoek zijn, nr. 1103/1.

– Wetsvoorstel (Olivier Chastel, François Bellot, Valérie De Bue) tot wijziging van artikel 56 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, nr. 1422/1.

– Wetsvoorstel (Hilde Vautmans, Guido De Padt) tot wijziging van artikel 38 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, nr. 1451/1.

– Wetsvoorstel (Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert) tot wijziging van de bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer inzake het verplaatsen van voertuigen, nr. 1585/1.

I.2.4 Voorstellen die tot doel hebben koninklijke besluiten te wijzigen

Het gaat om de volgende voorstellen:

– Voorstel van resolutie (Annick Saudoyer, André Frédéric, Camille Dieu) om de afgifte van het rijbewijs verplicht te laten voorafgaan door een aanvullende rijvaardigheidstest, nr. 693/1.

- Proposition de loi (Daniel Bacquelaine) modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, n° 713/1.
- Proposition de résolution (Annick Saudoyer) relative à la place de tout conducteur sur la chaussée, n° 962/1.
- Proposition de résolution (Annick Saudoyer, Camille Dieu, Alisson De Clercq) relative au permis de conduire, n° 963/1.
- Proposition de loi (Philippe Monfils) modifiant certaines dispositions en matière de sécurité routière, n° 1074/1.
- Proposition de résolution (Annick Saudoyer, Bruno Van Grootenbrulle) visant à modifier l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, n° 1200/1.
- Proposition de résolution (Ludo Van Campenhout, Yolande Avontroodt) modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière en vue d'améliorer le transport non prioritaire de malades et d'accroître la sécurité juridique lors de l'exécution de missions prioritaires en général, n° 1225/1.
- Proposition de loi (Jan Peeters, Philippe De Coene) relative à la délimitation temporelle des zones 30 au moyen d'un panneau statique, n° 1323/1.
- Proposition de loi (*Jos Ansoms*, Jef Van den Bergh) modifiant, en ce qui concerne les règles de priorité, l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, n°s 1454/1 et 2.
- Proposition de résolution (Daniel Bacquelaine, François Bellot, Philippe Monfils) relative à la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière et visant à renforcer la sécurité routière, n° 1478/1.
- Proposition de loi (Guido De Padt, Hilde Vautmans, Yolande Avontroodt) adaptant le règlement général sur la police de la circulation routière en vue de permettre au propriétaire d'un accès carrossable de garer sa voiture devant cet accès pendant une période prolongée, n° 1540/1.
- Wetsvoorstel (Daniel Bacquelaine) tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer, nr. 713/1.
- Voorstel van resolutie (Annick Saudoyer) betreffende de plaats die de bestuurders op de openbare weg moeten innemen, nr. 962/1.
- Voorstel van resolutie (Annick Saudoyer, Camille Dieu, Alisson De Clercq) betreffende het rijbewijs, nr. 963/1.
- Wetsvoorstel (Philippe Monfils) tot wijziging van sommige bepalingen in verband met de verkeersveiligheid, nr. 1074/1.
- Voorstel van resolutie (Annick Saudoyer, Bruno Van Grootenbrulle) tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, nr. 1200/1.
- Voorstel van resolutie (Ludo Van Campenhout, Yolande Avontroodt) tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer met het oog op de verbetering van niet-prioritair ziekenvervoer en een hogere rechtszekerheid bij het uitvoeren van prioritaire opdrachten in het algemeen, nr. 1225/1.
- Wetsvoorstel (Jan Peeters, Philippe De Coene) betreffende het afbakenen van zone 30 in tijd door middel van het gebruik van een statisch bord, nr. 1323/1.
- Wetsvoorstel (*Jos Ansoms*, Jef Van den Bergh) tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de voorrangregeling betreft, nr. 1454/1 en 2.
- Voorstel van resolutie (Daniel Bacquelaine, François Bellot, Philippe Monfils) betreffende een herziening van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid ter bevordering van meer verkeersveiligheid, nr. 1478/1.
- Wetsvoorstel (Guido De Padt, Hilde Vautmans, Yolande Avontroodt) tot aanpassing van het verkeersreglement teneinde de eigenaar van een inrit het recht te verlenen zijn wagen langdurig voor deze inrit te parkeren, nr. 1540/1.



### I.2.5 Ajout d'une proposition de loi dont l'examen avait déjà été entamé

Le 9 mars 2005, M. Jef Van den Bergh demande que soit jointe à la discussion du projet de loi la proposition de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (DOC 51 0205/001), qui a été déposée dès le 12 mai 2004, pour laquelle Mme Valérie De Bue a été désignée rapporteuse, et qu'il a reprise le 12 janvier 2005 (DOC 51 0205/002).

En application de l'article 97 du règlement de la Chambre, la proposition de loi a été renvoyée le 22 octobre 2003 vers les gouvernements de région dans le cadre de la procédure d'association en matière de transport et de communications (article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles).

Le 30 janvier 2004, le gouvernement flamand a remis l'avis suivant:

«Le Gouvernement flamand décide:

1. de ne pas marquer son accord sur la proposition de loi sous rubrique;
2. de demander au gouvernement fédéral d'examiner plus avant le problème de l'exonération fiscale des montants investis en équipements de sécurité destinés aux usagers de la route ainsi qu'en équipements de sécurité non obligatoires destinés aux véhicules dans la circulation routière.»

Aucun autre gouvernement de région n'a remis un avis similaire.

La commission a déjà examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 12 et 26 mai 2004. Le rapport de cet examen – qui n'a pas été clos – n'est, suite à la décision du 20 avril 2005 de limiter la discussion aux règles relatives à la perception des amendes, pas joint.

### I.3. Auditions

Le 2 mars 2005, la commission décide à l'unanimité, conformément à l'article 28, 1, du règlement de la Chambre, d'entendre un certain nombre de personnes, choisies sur une liste par la commission, au sujet du projet de loi et des propositions de loi jointes qui visent à modifier la loi du 7 février 2003 au sens restreint – en ce qui concerne les modalités de perception des amendes.

### I.2.5 Toevoeging van een wetsvoorstel waarvan de bespreking reeds was aangevat

Op 9 maart 2005 vraagt de heer Jef Van den Bergh dat het wetsvoorstel houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (DOC 51 205/1), dat reeds op 12 mei 2004 werd ingeleid, waar mevrouw Valérie De Bue als rapporteur voor werd aangewezen en dat tevens op 12 januari 2005 door hem werd overgenomen (DOC 51 205/2), bij de bespreking van het wetsontwerp zou worden gevoegd.

Bij toepassing van artikel 97 van het kamereglement werd het wetsvoorstel op 22 oktober 2003 verwezen naar de gewestregeringen in het raam van de betrokkenheidsprocedure inzake vervoer en verkeer (artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen).

Op 30 januari 2004 verstrekke de Vlaamse regering volgend advies:

«De Vlaamse regering beslist:

1. niet in te stemmen met bovengenoemd wetsvoorstel;
2. de federale regering te verzoeken een nader onderzoek door te voeren van de fiscale vrijstelling voor veiligheidsuitrustingen voor weggebruikers en niet-verplichte veiligheidsuitrustingen voor de voertuigen in het wegverkeer.»

Geen enkele andere gewestregering verstrekke een soortgelijk advies.

Dit wetsvoorstel werd door de commissie reeds besproken op haar vergaderingen van 12 en 26 mei 2004. Het verslag van deze bespreking – die nog niet ten einde was – wordt ingevolge de beslissing van 20 april 2005 om de bespreking te beperken tot de inningsregels en de boetes, uiteindelijk niet toegevoegd.

### I.3 Hoorzittingen

Op 2 maart 2005 beslist de commissie eenparig, conform artikel 28, 1 van het Reglement van de Kamer een aantal, door de commissie op een lijst gekozen personen te horen over het wetsontwerp en de daaraan toegevoegde wetsvoorstellen die een wijziging van de wet van 7 februari 2003 in beperkte zin – wat betreft de inningsmodaliteiten van de boetes.

Le 9 mars 2005, la commission entend les personnes suivantes:

Au cours de la réunion du matin:

1. Mme Liesbeth Deben, chercheuse *Steunpunt Verkeersveiligheid, Limburgs Universitair Centrum*;
2. Mme Kathleen Stinckens, parquet de police – Louvain;
3. MM. Luc Soetemans et Peter Van Damme, juges au tribunal de police – Bruges;
4. MM. Patrick Van Buggenhout et Francis Snoeck, Chambre nationale des huissiers de justice et Conférence des huissiers de justice flamands;
5. M. Herman Dams, premier substitut – Anvers;
6. M. Jacques Evenepoel, zone de police Bruxelles Capitale - Ixelles.

Au cours de la réunion de l'après-midi:

1. M. Christian Vanhoorebeke, parquet de police - Gand;
2. M. Thierry Papart, juge au tribunal de police – Liège;
3. M. Robert Stas, juge au tribunal de police – Genk/ Association royale des juges de police;
4. M. Geert Popelier, chef du service juridique *Vlaamse Automobilisten Bond*;
5. M. Karel Van Coillie, chef du service juridique Touring;
6. M. Paul Kenis, avocat général - Gand;
7. M. Jean-Pierre Sherrington, premier substitut - Liège.

#### I.4. Nouveau texte de base

Le 25 mai 2005, MM. Dylan Casaer (sp.a-spirit), Guido De Padt (VLD), François Bellot (MR) et Jef Van den Bergh (CD&V), ainsi que Mmes Hilde Vautmans (VLD) et Annick Saudoyer (PS) présentent un amendement (n° 6, DOC 51 1428/004), à propos duquel la commission décide à l'unanimité qu'il servira de texte de base.

Cet amendement découle d'un avant-projet adopté par le gouvernement le vendredi 13 mai 2005.

La commission décide à l'unanimité de prendre cet amendement pour texte de base pour poursuivre la discussion.

Les différentes propositions de loi mises à l'ordre du jour devront être déposées par leurs auteurs comme sous-amendement à cet amendement.

Le ministre de la Mobilité communique les avis du Conseil d'État et du Collège des procureurs généraux à propos de l'avant-projet précité, ainsi que le rapport final de la Commission fédérale pour la sécurité routière et

Op 9 maart 2005 worden de volgende personen gehoord door de commissie:

Tijdens de voormiddagvergadering:

1. Mevrouw Liebeth Deben, onderzoeker *Steunpunt Verkeersveiligheid, Limburgs Universitair Centrum*;
2. Mevrouw Kathleen Stinckens, politieparket Leuven;
3. De heren Luc Soetemans en Peter Van Damme, politierechters Brugge;
4. De heren Patrick Van Buggenhout en Francis Snoeck, Nationale kamer van gerechtsdeurwaarders en Conferentie van Vlaamse Gerechtsdeurwaarders;
5. De heer Herman Dams, eerste substituut Antwerpen;
6. De heer Jacques Evenepoel, politiezone Brussel Hoofdstad - Elsene.

Tijdens de namiddagvergadering:

1. De heer Christiaan Vanhoorebeke, politieparket Gent;
2. De heer Thierry Papart, politierechter Luik;
3. De heer Robert Stas, politierechter Genk/Koninklijk Verbond van politierechters;
4. De heer Geert Popelier, hoofd juridische dienst *Vlaamse Automobilisten Bond*;
5. De heer Karel Van Coillie, hoofd juridische dienst Touring;
6. De heer Paul Kenis, advocaat-generaal Gent;
7. De heer Jean-Pierre Sherrington, eerste substituut Luik.

#### I.4. Nieuwe basistekst

Op 25 mei 2005 dienen *de heren Dylan Casaer (sp.a-spirit), Guido De Padt (VLD), François Bellot (MR) en Jef Van den Bergh (CD&V)*, alsook de *dames Hilde Vautmans (VLD) en Annick Saudoyer (PS)* amendement nr. 6 (DOC 51 1428/004) in, dat door de commissie eenparig als basistekst wordt aangenomen.

Het amendement vloeit voor uit een door de regering op vrijdag 13 mei 2005 aangenomen voorontwerp.

De commissie beslist eenparig dit amendement als basistekst te nemen voor de verdere bespreking.

De verschillende geagendeerde wetsvoorstellen zullen door de indieners als amendement hierop moeten worden ingediend.

De minister van Mobiliteit deelt de adviezen van de Raad van State en van het College van procureurs-generaal over voornoemd voorontwerp mee, alsook het eindverslag van de federale commissie voor de verkeers-

les conclusions des différentes sous-commissions qui ont fait rapport à cette commission.

Une conférence interministérielle sur le texte en discussion aura lieu le 8 juin 2005. Les avis des gouvernements régionaux qui ont été rendus dans ce cadre, sont également communiqués.

#### I.5. Procédure d'association

L'article 97 du Règlement de la Chambre énonce dans son alinéa 1<sup>er</sup> que «si une proposition de loi concerne une matière pour laquelle une procédure de coopération avec les gouvernements de communauté ou de région est prescrite, le président de la Chambre demande au premier ministre de transmettre le texte de cette proposition aux présidents des gouvernements concernés.».

Cette procédure a été suivie pour l'ensemble des propositions de loi jointes au projet de loi initial.

L'actuel texte de base concernant un amendement (DOC 51 1428/004) qui s'inspire d'un texte adopté le 13 mai 2005 par le Conseil des ministres, il n'est pas fait application de l'article 97, 3, en vertu duquel les amendements doivent suivre la procédure prescrite à l'article 97, 1 après avoir été adoptés en première lecture.

Avant la réunion, le ministre de la Mobilité a transmis le rapport des conférences interministérielles qui se sont tenues les 6 et 8 juin 2005. Il en ressort que la procédure d'association a été suivie à l'égard des gouvernements régionaux pour ce qui est du texte du gouvernement sur lequel se base l'amendement n° 6.

## II. — RÉUNION DU 23 FÉVRIER 2005: EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DE LA MOBILITÉ

*M. Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité*, indique que le projet de loi à l'examen, qui institue une ordonnance de paiement rédigée par le juge de police sous la forme d'une ordonnance de cabinet, a été déposé à la suite de plusieurs arrêts de la Cour d'arbitrage.

La Cour d'arbitrage a récemment rendu, en 2004, trois arrêts concernant la loi du 7 février 2003 (loi relative à la police de la circulation routière).

veiligheid samen met de conclusies van de verschillende subcommissies die aan deze commissie hebben gerapporteerd.

Een interministeriële conferentie over de ter bespreking voorliggende tekst zal plaatshebben op 8 juni 2005. De adviezen van de gewestregeringen die in dit raam werden verstrekt, werden meegedeeld.

#### I.5. Betrokkenheidsprocedure

Artikel 97,1 van het Reglement van de Kamer stelt: «Indien een wetsvoorstel een aangelegenheid betreft waarvoor een procedure van samenwerking met de gewest- of gemeenschapsregeringen is voorgeschreven, verzoekt de voorzitter van de Kamer de eerste minister de tekst over te zenden aan de voorzitters van de betrokken gewest- en/of gemeenschapsregeringen».

Deze procedure werd gevolgd voor alle aan het oorspronkelijk wetsontwerp toegevoegde wetsvoorstellen.

Aangezien evenwel de huidige basistekst een amendement betreft (DOC 51 1428/004), dat gestoeld is op een tekst die door de Ministerraad van 13 mei 2005 werd aangenomen, wordt geen toepassing gemaakt van artikel 97,3 krachtens hetwelk amendementen de procedure voorgeschreven in artikel 97,1 dienen te volgen nadat ze in eerste lezing zijn aangenomen.

De minister van Mobiliteit heeft voor de vergadering het verslag van de interministeriële conferenties van 6 en 8 juni 2005 meegedeeld. Hieruit blijkt dat de betrokkenheidsprocedure ten aanzien van de gewestregeringen heeft plaatsgehadt voor wat de regeringstekst betreft waarop amendement nr. 6 is gebaseerd.

## II. — VERGADERING VAN 23 FEBRUARI 2005: INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN MOBILITEIT

*De minister van Mobiliteit, de heer Renaat Landuyt*, stelt dat het ter bespreking voorliggend wetsontwerp tot instelling van een beschikking tot betaling die bij wijze van kabinetsbeslissing door de politierechter zou worden afgeleverd werd ingediend in het raam van een aantal arresten van het Arbitragehof.

Er zijn recentelijk, in 2004, drie arresten van het Arbitragehof geveld inzake de wet van 7 februari 2003, de zogeheten «verkeerswet».

Dans son arrêt 154/2004 du 22 septembre 2004, elle annule l'article 25 de la loi relative à la police de la circulation routière précitée dès lors qu'il prévoit le retrait immédiat – et donc sans contrôle judiciaire – du permis de conduire pour une période pouvant aller jusqu'à trois mois. L'arrêt précité indique explicitement que: «Alors que l'inexistence d'une possibilité de recours auprès d'un juge indépendant et impartial se justifie à l'égard de la décision initiale de retirer le permis de conduire, pendant une durée maximum de 15 jours, par la nécessité de prendre une décision rapide, dans l'intérêt de la sécurité routière, et par les conséquences, limitées dans le temps, de la mesure, l'absence d'intervention d'un juge ou d'une possibilité de recours effectif auprès d'un juge en ce qui concerne la décision d'un retrait qui, dès le début, peut durer deux fois plus longtemps que précédemment, et en ce qui concerne la décision qui proroge ce retrait d'un deuxième et d'un troisième délai d'un mois, porte une atteinte disproportionnée aux droits des intéressés, en particulier ceux pour lesquels l'utilisation d'un véhicule est indispensable en vue d'acquiescer des revenus professionnels.».

Si la Cour d'arbitrage annule l'article 25 précité, elle maintient néanmoins les effets de la disposition annulée jusqu'au 31 décembre 2004, et ce, afin d'éviter une insécurité juridique et de permettre au législateur de donner l'exécution appropriée à l'arrêt précité.

Un deuxième arrêt – n° 174/2004 du 3 novembre 2004 – tend à maintenir le pouvoir de tutelle de l'État fédéral sur les règlements de circulation communaux complémentaires. La loi relative à la police de la circulation routière tendait à supprimer la surveillance par l'État fédéral des règlements complémentaires des communes. De la sorte, la compétence de contrôle des régions se retrouvait cependant également supprimée.

Le projet de loi à l'examen est la conséquence directe d'un troisième arrêt – n° 182/2004 – du 16 novembre 2004, qui sera examiné ci-après.

La Cour de cassation a ensuite posé une question préjudicielle au sujet de la catégorisation. Bien que la loi du 7 février 2003 ait supprimé la peine d'emprisonnement pour une série d'infractions graves, les nouvelles peines, en théorie plus «légères», sont, dans la pratique, plus sévères. Une certaine confusion s'est dès lors installée dans le chef des juges de police, qui se demandaient s'ils devaient appliquer, à l'égard des infractions commises avant le 1<sup>er</sup> mars 2004 (date d'entrée en vigueur de la loi relative à la police de la circulation routière) mais jugées après le 1<sup>er</sup> mars 2004, la nouvelle loi, prétendument plus clémentine, ou l'ancienne, «plus sévère». La Cour d'arbitrage a jugé qu'en tout état de cause, une peine de prison était rarement prononcée et que la

Arrêt nr. 154/2004 van 22 september 2004 vernietigt artikel 25 van de voornoemde 'verkeerswet' om reden dat de door dit artikel ingestelde onmiddellijk intrekking van het rijbewijs – dus zonder gerechtelijke controle – tot drie maanden kan bedragen. Het arrest stelt onomwonden: «Terwijl het gebrek aan toegang tot een onafhankelijke en onpartijdige rechter ten aanzien van een aanvankelijke beslissing om het rijbewijs gedurende maximaal 15 dagen in te trekken kan worden verantwoord door de noodzaak om, in het belang van de verkeersveiligheid, snel te beslissen en door de in de tijd beperkte gevolgen van de maatregel, heeft het ontbreken van een optreden van of een effectieve beroepsmogelijkheid bij een rechter met betrekking tot een beslissing tot intrekking die vanaf het begin reeds dubbel zo lang kan duren als voorheen, evenals met betrekking tot een beslissing waarbij die verlengde intrekking nogmaals wordt verlengd met een tweede en een derde termijn van een maand, onevenredige gevolgen voor de betrokkenen, inzonderheid voor diegenen voor wie het gebruik van een voertuig onontbeerlijk is voor het verwerven van beroepsinkomsten.».

Om rechtsonzekerheid te vermijden en de wetgever de gelegenheid te geven de gepaste uitvoering te geven aan het arrest, vernietigt het Arbitragehof weliswaar voornoemd artikel 25 maar handhaaft de vernietigde bepaling tot en met 31 december 2004.

Een tweede arrest – nr. 174/2004 van 3 november 2004 – strekt ertoe de voogdijbevoegdheid van de federale overheid over de aanvullende gemeentelijke verkeersreglementen te behouden. De verkeerswet wilde het toezicht van de federale overheid op de aanvullende verkeersreglementen van de gemeenten afschaffen. Hierdoor werd evenwel ook de toezichtsbevoegdheid van de gewesten afgeschaft.

Een derde arrest – nr. 182/2004 – van 16 november 2004 is de directe aanleiding geweest tot het ter bespreking voorliggend wetsontwerp en wordt hierna behandeld.

Voorts is er een prejudiciële vraag van het Hof van cassatie over de categorisering. De wet van 7 februari 2003 heeft voor een aantal zware overtredingen de gevangenisstraf afgeschaft, maar de nieuwe sanctie, ofschoon «lichter» in theorie, zijn «zwaarder» in de praktijk. Daardoor is verwarring ontstaan bij de politierechters, die zich afvroegen of ze voor inbreuken begaan voor 1 maart 2004 (datum van inwerkingtreding van de «verkeerswet»), maar beoordeeld na 1 maart 2004, de nieuwe, zogenaamd «lichtere» «verkeerswet» moesten toepassen of de vorige, zogenaamd «zwaardere». Het Arbitragehof oordeelt dat sowieso zelden een gevangenisstraf werd uitgesproken en de op 1 maart 2004 in werking getreden wet van 7 februari 2003 dus als re-

loi du 7 février 2003, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 2004, devait dès lors être considérée comme plus répressive. La Cour d'arbitrage considère que, si les articles 29, § 1<sup>er</sup>, 35 et 38, § 4, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, modifiés par la loi du 7 février 2003, violent bel et bien les règles constitutionnelles de l'égalité, cela n'implique nullement que la Cour de cassation – dont l'arrêt est attendu dans le courant du mois de mai 2005 –, doit suivre ce raisonnement.

La Cour de cassation a posé une autre question préjudicielle sur la catégorisation, pour laquelle la Cour d'arbitrage émis certaines objections, sans toutefois aller jusqu'à l'annulation, qui remettrait en cause une série d'arrêtés royaux, à caractère généralement technique d'ailleurs. Il convient toutefois de préciser légalement la catégorisation.

Le ministre s'arrête brièvement sur l'arrêt précité de la Cour d'arbitrage relatif à l'ordre de paiement. Il s'agit, en l'espèce, des articles 28 à 31 de la loi du 7 février 2003. La Cour annule, dans l'article 65<sup>ter</sup>, § 7, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, inséré par l'article 31 de la loi du 7 février 2003, la phrase suivante: « Cette requête n'est recevable qu'après paiement complet de la somme imposée conformément au § 4, alinéa 1<sup>er</sup>. »

L'objet du projet de loi à l'examen est donc de faciliter et d'accélérer la perception des amendes. En cas de refus de paiement, il permettra au ministère public d'obtenir un titre exécutoire du juge de police, sans devoir effectivement citer le contrevenant devant celui-ci, comme le prescrit la procédure classique.

Cette procédure est-elle nécessaire? Voilà la question clé.

Le ministre y voit l'occasion d'associer la justice à l'évaluation de la loi relative à la police de la circulation routière.

Le ministre accepte que des auditions soient organisées à ce sujet.

### III. — RÉUNION DU 9 MARS 2005: AUDITIONS

#### A. Exposés des experts

#### 1. Liesbet Deben

*Mme Deben* souligne l'efficacité de la nouvelle procédure prévue dans le projet. Concrètement, elle exami-

pressiever moet worden beschouwd. Het Arbitragehof oordeelt dat de artikelen 29, § 1, 35 en 38, § 4, van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968, zoals gewijzigd bij de wet van 7 februari 2003, weliswaar de grondwettelijke gelijkheidsregels schenden, maar dit impliceert geenszins dat het Hof van Cassatie – waarvan het arrest in mei 2005 wordt verwacht – deze stelling moet volgen.

Er is ook een prejudiciële vraag van het Hof van Cassatie over de categorisering geweest, waar het Arbitragehof bedenkingen heeft maar niettemin niet tot vernietiging overgaat omdat anders een hele resem koninklijke besluiten, meestal overigens technisch van aard, op de helling zouden komen te staan. De categorisering moet evenwel wettelijk worden verduidelijkt.

De minister blijft even stilstaan bij het voornoemd arrest van het Arbitragehof inzake het bevel tot betaling. Het betreft hier de artikelen 28 tot 31 van de wet van 7 februari 2003. Het hof vernietigt in artikel 65<sup>ter</sup>, § 7, van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, ingevoegd bij artikel 31 van de wet van 7 februari 2003, de zin: « Dit verzoek is slechts ontvankelijk na volledige betaling van de overeenkomstig § 4, eerste lid, opgelegde som. »

Het voorwerp van huidig wetsontwerp betreft dus alleen de vlottere inning van boetes. Het zou het openbaar ministerie ingeval van weigering van betaling de mogelijkheid geven een uitvoerbare titel van de politierechter te verkrijgen zonder voor diezelfde politierechter effectief te moeten dagvaarden, zoals de klassieke procedure het voorschrijft.

Is deze procedure nodig? Dat is de hamvraag.

De minister ziet hier een kans in om justitie bij de evaluatie van de verkeerswet te betrekken.

De minister is het eens met de vraag om hoorzittingen terzake te houden.

### III. — VERGADERING VAN 9 MAART 2005: HOORZITTINGEN

#### A. Uiteenzettingen van de deskundigen

#### 1. Liesbet Deben

*Mevrouw Deben* benadrukt de effectiviteit van de in het ontwerp voorgestelde nieuwe procedure. In concreto

nera si l'adoption de la nouvelle réglementation est souhaitable et si la procédure retenue est efficace.

L'oratrice souligne que les contrevenants paient spontanément dans 90% des cas où une perception immédiate est imposée et que l'ordonnance de paiement ne pourra être appliquée que dans 2% des cas. C'est pourquoi elle réfute l'affirmation, contenue dans l'exposé des motifs, selon laquelle le suivi des amendes infligées dans le cadre de la perception immédiate est insuffisant et elle s'interroge quant à la nécessité d'une nouvelle procédure.

Le projet suscite des difficultés dans plusieurs domaines:

- En cas de franchissement d'un feu rouge, le parquet choisit, dans 45% des cas, de citer le contrevenant devant le tribunal de police. Selon le projet à l'examen, ce ne sera plus possible: en cas de constat automatique, le parquet devra, en effet, requérir une ordonnance de paiement.
- Il y a discrimination entre le constat automatique et le constat classique: seul ce dernier cas permet de requérir une déchéance du droit de conduire.
- Ce sont surtout les étrangers qui échappent au paiement des amendes infligées dans le cadre de la perception immédiate, alors qu'ils sont précisément exclus du champ d'application du projet.
- Le parquet ne pourra plus procéder à une appréciation d'opportunité. Ne conviendrait-il pas de conserver la possibilité de classement sans suite?
- Le contrôle de la matérialité de l'infraction et de l'identité du prévenu entraîne un surcroît de travail.

La procédure retenue ne permettra pas un gain de temps:

- Il faut d'abord suivre la procédure de la perception immédiate (33 jours).
- La phase de l'ordonnance de paiement comprend la notification (14 jours), le délai durant lequel le contrevenant peut formuler des observations (14 jours), le délai laissé au parquet pour requérir une ordonnance de paiement (un mois) et le temps dont a besoin le juge de police pour délivrer une ordonnance (sans fixation de délai).

L'oratrice conclut que la nouvelle procédure n'est pas nécessaire et qu'elle ne permettra pas de traiter les infractions avec plus d'efficacité.

gaat zij na of de aanneming van nieuwe regelgeving wenselijk is en of de gekozen procedure doeltreffend is.

De spreekster wijst op het feit dat overtreders in ongeveer 90% van de gevallen waarin een onmiddellijke inning wordt opgelegd spontaan betalen en dat de beschikking tot betaling slechts in 2% van de zaken zal kunnen worden toegepast. Derhalve betwist zij de in de memorie van toelichting geformuleerde stelling dat boetes die in het kader van een onmiddellijke inning worden opgelegd te weinig opvolging krijgen en plaatst zij vraagtekens bij de noodzaak van een nieuwe procedure.

Het ontwerp levert op verschillende vlakken moeilijkheden op:

- Bij het negeren van een stoplicht kiest het parket in 45% van de gevallen voor dagvaarding voor de politierechtbank. Volgens het ontwerp zal dit niet meer mogelijk zijn: bij een automatische vaststelling zal het parket immers een beschikking tot betaling moeten vorderen.
- Er is discriminatie tussen de automatische vaststelling en de klassieke vaststelling: enkel in het laatste geval kan een rijverbod gevorderd worden.
- Vooral buitenlanders ontsnappen aan de boetes die werden opgelegd in het kader van een onmiddellijke inning, terwijl uitgerekend zij worden uitgesloten van het toepassingsgebied van het ontwerp.
- Het parket verliest de bevoegdheid om een opportuiniteitsbeoordeling te maken. Dient de mogelijkheid van seponering niet te worden gevrijwaard?
- De controle op de materialiteit van de overtreding en de identiteit van de verdachte zorgen voor bijkomende werklast.

De gekozen procedure zal niet tot tijdswinst leiden:

- Eerst moet de procedure van de onmiddellijke inning worden doorlopen worden (33 dagen).
- De fase van de beschikking tot betaling omvat de kennisgeving (14 dagen), de termijn waarbinnen de overtreder opmerkingen kan formuleren (14 dagen), de termijn voor het parket om een beschikking tot betaling te vorderen (één maand) en de tijd die de politierechter nodig heeft om een beschikking af te leveren (zonder termijn).

De spreekster besluit dat de nieuwe procedure niet noodzakelijk is en niet zal leiden tot een meer effectieve afhandeling van overtredingen.

## 2. Kathleen Stinckens

*Mme Stinckens* constate que la nouvelle loi relative à la circulation routière a eu d'importantes conséquences:

- Le nombre de procès-verbaux a considérablement baissé;
- En revanche, le nombre de perceptions immédiates s'est fortement accru.
- Le total des procès-verbaux et des perceptions immédiates est plus élevé qu'auparavant.
- Le nombre d'accidents de la route a diminué, et ce, pour tous types d'accidents (avec ou sans blessés et/ou tués).

Au parquet de Louvain, il a été donné suite à la grande majorité des infractions de roulage:

- 99,3% des dossiers de 2003 ont été finalisés;
- Dans 5% des cas seulement, le parquet a procédé à un classement sans suite, pour des raisons d'opportunité, principalement dans les cas d'accidents ayant entraîné des dommages matériels (le contrevenant étant *de facto* déjà pénalisé par l'augmentation de sa prime d'assurance) ou dans les cas où le contrevenant a lui-même été blessé (dès lors qu'il n'est pas souhaitable d'aggraver encore sa souffrance personnelle).
- 77% des transactions proposées ont été payées.

La perception des amendes peut encore être améliorée par l'introduction de modes de paiement plus modernes (les versements au lieu des timbres-amendes), par une plus grande différenciation des amendes en cas de paiement immédiat et de transaction (à l'heure actuelle, la différence ne s'élève qu'à dix euros à peine) et par la transmission digitale des données de la police au parquet; en revanche, l'introduction d'une nouvelle procédure n'entraînera pas un traitement plus logique des infractions routières.

La procédure retenue dans le projet présente en outre différents défauts:

- Le caractère obligatoire de la requête prive le parquet de toute marge d'appréciation quant à l'opportunité des poursuites.
- Les personnes qui ne se sont pas en mesure de payer immédiatement le montant total d'une amende ne peuvent plus bénéficier de facilités.
- La récidive ne peut plus faire l'objet de mesures appropriées.

## 2. Kathleen Stinckens

*Mevrouw Stinckens* constateert dat de nieuwe verkeerswet belangrijke gevolgen heeft gehad:

- Het aantal processen-verbaal is in belangrijke mate gedaald.
- Het aantal onmiddellijke inningen is daarentegen sterk toegenomen.
- De som van de processen-verbaal en onmiddellijke inningen ligt hoger dan voorheen.
- Het aantal verkeersongevallen is gedaald; dit geldt voor alle types van ongevallen (met of zonder gewonden en/of doden).

Op het politieparket van Leuven werd in de overgrote meerderheid van de gevallen gevolg gegeven aan verkeersovertredingen:

- 99,3% van de dossiers van 2003 werd afgehandeld.
- Slechts in 5% van de zaken heeft het parket om opportuïteitsredenen geseponeerd, voornamelijk bij ongevallen met stoffelijke schade (omdat de overtreder dan *de facto* reeds gestraft wordt door een stijging van de prijs van zijn verzekering) of in gevallen waar de overtreder zelf verwondingen heeft opgelopen (omdat het onwenselijk is om zijn persoonlijk leed nog te verzwaren).
- 77% van de voorstellen van minnelijke schikking werd betaald.

De invordering van boetes kan nog verbeterd worden door de invoering van modernere betaalwijzen (overschrijvingen in plaats van boeteszegels), door een grotere differentiëring van het boetebedrag bij onmiddellijke inning en minnelijke schikking (het verschil is thans amper 10 EUR) en door de digitale overdracht van gegevens van politie naar parket; de invoering van een nieuwe procedure daarentegen zal niet tot een nog consequentere afhandeling van verkeersmisdrijven leiden.

De in het ontwerp gekozen procedure vertoont bovendien verschillende onvolkomenheden:

- Het verplichte karakter van de vordering ontnemt het parket elke marge voor een beoordeling van de opportuïteit van de vervolging.
- Faciliteiten voor mensen die een boete niet onmiddellijk volledig kunnen betalen, zijn niet meer mogelijk.
- Recidive kan niet meer op een adequate wijze worden aangepakt.

### 3. Peter Van Damme et Luc Soetemans

*M. Van Damme* défend l'introduction d'une nouvelle procédure visant à diminuer le nombre de jugements par défaut, qui donnent lieu à des procédures complexes n'apportant aucune valeur ajoutée. L'ordonnance de paiement à l'examen ferait certainement diminuer la charge de travail des tribunaux de police et permettrait également de se débarrasser des procédures inutiles.

Néanmoins, l'orateur estime que le texte à l'examen n'est pas encore suffisamment simple et transparent. C'est pourquoi il émet quelques observations à propos du projet, et plus précisément à propos du rôle du ministère public, du rôle du juge de police et de la sanction:

1) Pourquoi le ministère public est-il obligé de requérir une ordonnance de paiement? Il serait préférable qu'il garde une marge d'appréciation, afin de pouvoir, par exemple, demander une déchéance du droit de conduire devant le juge de police en cas de non-respect d'un feu rouge ou assigner en justice les personnes qui se sont rendues coupables d'excès de vitesse répétés. Si les auteurs du projet veulent, par le biais de cette obligation, éviter des classements sans suite inopportuns, ils peuvent obliger le ministère public à entamer des poursuites judiciaires, sans toutefois préciser quelle procédure il doit suivre.

2) Le juge de police peut refuser de rendre une ordonnance de paiement parce qu'il estime qu'une déchéance de droit de conduire est souhaitable. Si, par la suite, le ministère public cite l'intéressé devant le tribunal de police, cela peut poser problème dans les arrondissements où il n'y a qu'un seul juge de police par canton: si ce juge de police se prononce à nouveau sur une affaire particulière, il y aura en effet violation de la présomption d'impartialité.

3) Les juges doivent avoir la liberté, comme dans le cas des jugements par défaut, de décider quelle sanction est la plus appropriée: ils doivent avoir la possibilité d'imposer une peine avec sursis ou une amende qui, pour des raisons sociales, sera inférieure au montant minimum légal. Pourquoi le Roi devrait-il fixer la fourchette des peines, alors que les montants minimaux et maximaux des amendes sont déjà fixés par la loi? Cette limitation de la marge d'appréciation du juge est-elle souhaitable? Est-il évident que, pour une infraction ordinaire, l'amende doit s'élever à un minimum de 275 euros (50 x 5,5 en raison de l'application des décimes additionnels) dans le cadre de la procédure d'ordonnance de paiement, alors que, dans le cadre d'autres procédures, l'amende minimale ne s'élève qu'à 55 euros (10 x 5,5)?

### 3. Peter Van Damme en Luc Soetemans

*De heer Van Damme* verdedigt de invoering van een nieuwe procedure om het aantal verstekvonnissen, die aanleiding geven tot complexe procedures zonder meerwaarde, te doen dalen. De voorliggende beschikking tot betaling zou ongetwijfeld de werklast voor de politierechtbanken doen dalen en kan ook komaf maken met overbodige procedures.

Niettemin is de spreker van oordeel dat de voorliggende tekst nog onvoldoende eenvoudig en doorzichtig is. Hij maakt daarom enkele kanttekeningen bij het ontwerp, meer bepaald bij de rol van het openbaar ministerie, de rol van de politierechter en de sanctie:

1) Waarom wordt het openbaar ministerie verplicht om een beschikking tot betaling te vorderen? Het is beter dat hij een appreciatiemarge behoudt, bijvoorbeeld om bij het negeren van een stoplicht een rijverbod voor de politierechter te vorderen of om wie herhaaldelijk te snel rijdt te kunnen dagvaarden. Als de stellers van het ontwerp door deze verplichting ongelegen seponeringen willen vermijden, kunnen zij het openbaar ministerie ertoe verplichten te vervolgen, evenwel zonder te bepalen welke procedure hij dient te volgen.

2) De politierechter kan weigeren een beschikking tot betaling af te leveren omdat hij de oplegging van een rijverbod wenselijk acht. Als het openbaar ministerie vervolgens de betrokkene dagvaardt voor de politierechter, kan een probleem ontstaan in arrondissementen waar slechts één politierechter per kanton zitting houdt: indien deze politierechter zich opnieuw uitspreekt over een bepaalde zaak, is er immers een schending van het vermoeden van onpartijdigheid.

3) Rechters moeten de vrijheid hebben om, zoals bij verstekvonnissen, te beslissen welke sanctie het meest aangewezen is: het moet mogelijk zijn om een straf met uitstel of een boete die om sociale redenen lager ligt dan het wettelijke minimumbedrag op te leggen. Waarom zou de Koning de vork van de strafmaat moeten vastleggen, terwijl de minimum- en maximumbedragen van de boetes reeds in de wet vastgelegd zijn? Is deze inperking van de beoordelingsmarge van de rechter wenselijk? Is het evident dat de boete voor een gewone overtreding in de procedure van de beschikking tot betaling minimaal 275 EUR (50 x 5,5 door toepassing van de opdecimen) moet bedragen, terwijl bij andere procedures de boete minimaal slechts 55 EUR (10 x 5,5) bedraagt?



L'orateur estime enfin qu'en cas de récidive, il faut appliquer les mêmes règles que dans les autres procédures pénales. Cela signifie que c'est le moment où la première condamnation est passée en force de chose jugée (et donc pas l'ordonnance de paiement ou le jugement) qui doit constituer le point de départ de la période de récidive.

*M. Soetemans* formule quelques observations de nature technique:

- En matière de détention préventive, il faut également renvoyer à l'article 420bis du Code pénal.
- Après de quelle instance du tribunal correctionnel peut-on introduire un recours?

#### 4. Patrick Van Buggenhout et Francis Snoeck

*M. Van Buggenhout* estime que le projet de loi présente des aspects positifs, mais qu'il comporte également des imperfections en ce qui concerne la sécurité juridique, la justiciabilité de la sanction et la rapidité de la procédure.

L'orateur pointe quelques difficultés:

- Souvent, l'identité du contrevenant n'est pas claire (par exemple, dans le cas de voitures de location ou de leasing).
- La notification par pli judiciaire sans contrôle d'adresse n'offre aucune garantie que la notification parvient effectivement à l'intéressé.
- La procédure écrite peut compromettre les droits de la défense.
- Le mode de transmission des informations entre le greffier, le receveur des amendes pénales et le receveur des domaines n'est guère cohérent.
- La délivrance de l'ordonnance de paiement a un caractère non contradictoire, ce qui fait que seule une tierce opposition est possible dans le chef du contrevenant et que seul le parquet peut aller en appel.
- Le principal défaut du projet de loi est une justiciabilité limitée: la seule sanction prévue est l'immobilisation et la vente du véhicule, de surcroît uniquement si le véhicule avec lequel l'infraction a été commise est la propriété du suspect, ce qui, souvent, n'est pas le cas (voitures de location et de leasing, vente à tempérament avec réserve de propriété pour le prêteur, ...). La vente peut également constituer une atteinte aux droits des créanciers privilégiés, une vente ne donnant lieu qu'à une répartition au marc le franc.
- La procédure comporte quatorze étapes et dure 180 jours, ce qui ne représente pas une amélioration par rapport à la situation actuelle.

De spreker is tot slot van oordeel dat voor de herhaling dezelfde regels dienen te gelden als in andere strafprocedures. Dit betekent dat het moment waarop de eerste veroordeling in kracht van gewijsde is gegaan (en dus niet: de aflevering van de beschikking tot betaling of het vonnis) het startpunt van de periode van herhaling moet zijn.

*De heer Soetemans* formuleert opmerkingen van technische aard:

- Inzake de voorlopige hechtenis dient ook te worden verwezen naar artikel 420bis van het Strafwetboek.
- Bij welke instantie binnen de correctionele rechtbank dient hoger beroep te worden aangetekend?

#### 4. Patrick Van Buggenhout en Francis Snoeck

*De heer Van Buggenhout* is van oordeel dat het ontwerp positieve aspecten heeft, maar eveneens dat er tekortkomingen zijn met betrekking tot de rechtszekerheid, de afdwingbaarheid van de straf en de snelheid van het verloop van de procedure.

De spreker stipt enkele moeilijkheden aan:

- De identiteit van de overtreder is vaak niet duidelijk (bijvoorbeeld bij huur- en leasingwagens).
- De kennisgeving per gerechtsbrief zonder adrescontrole levert niet de zekerheid op dat de betrokkene daadwerkelijk wordt bereikt.
- De schriftelijke procedure kan de rechten van verdediging in het gedrang brengen.
- De wijze van verstrekking van informatie tussen de griffier, de ontvanger der penale boeten en de ontvanger der domeinen is weinig coherent.
- De aflevering van de beschikking tot betaling heeft het karakter van een niet-tegensprekelijke procedure, waardoor in hoede van de overtreder enkel derdenverzet mogelijk is en waardoor enkel het parket in hoger beroep kan gaan.
- De belangrijkste tekortkoming van het ontwerp is de geringe afdwingbaarheid: de enige sanctie is de oplegging en verkoop van het voertuig, bovendien slechts indien het voertuig waarmee de overtreding begaan werd eigendom van de verdachte is, wat vaak niet het geval is (huur- en leasingwagens, koop op afbetaling met eigendomsvoorbehoud voor de kredietverstrekker, ...). Ook kan de verkoop een aantasting van de rechten van bevoorrechte schuldeisers uitmaken en geeft een verkoop slechts aanleiding tot een evenredige verdeling.
- De procedure omvat 14 stappen en duurt 180 dagen, wat geen verbetering is ten opzichte van de huidige toestand.

– La récidive décrite dans le projet de loi rend impossible un suivi adéquat: elle ne peut être évaluée que dans les limites d'un arrondissement judiciaire, elle doit être appréciée par individu (ce qui est impossible pour les véhicules de société utilisés par plusieurs personnes), elle ne peut être prise en compte lorsque le contrevenant paie spontanément en cas de perception immédiate d'une amende et elle doit être constatée dans une période de référence qui ne correspond pas à ce que prévoient d'autres dispositions du droit de la procédure pénale.

*M. Snoeck* estime qu'il y a lieu d'adopter une réglementation rapide, efficace et contraignante, susceptible de recueillir une adhésion suffisante au sein de la société. Pour être efficace, le traitement des infractions au Code de la route doit remplir quatre critères: rapidité, certitude que la sanction sera prononcée, applicabilité, proportionnalité entre l'infraction et la peine. Cependant, plusieurs points du projet sont en contradiction avec ces principes. Le projet autorise le contrevenant à fournir au parquet des éléments démontrant qu'il se trouve dans une situation sociale précaire. De quelle manière cette preuve peut-elle être apportée concrètement? Le contrevenant peut-il se prévaloir de changements survenus au cours de la procédure (à la suite de la perte de son emploi, d'une maladie, ...) et, par exemple, demander au receveur des amendes pénales le bénéfice d'un paiement échelonné? Si ce n'est pas le cas et s'il n'est pas en mesure de payer l'amende, son véhicule devra être vendu, ce qui constitue une sanction trop sévère pour un contrevenant confronté à des problèmes financiers (temporaires). Son véhicule pourra-t-il être vendu s'il bénéficie d'un règlement collectif de dettes?

Enfin, l'intervenant formule une proposition visant à améliorer la procédure en faisant signifier l'ordonnance de paiement par exploit d'huissier et en autorisant son exécution par toutes voies de droit (saisie sur salaire, saisie mobilière ou immobilière).

## 5. Herman Dams

*M. Dams* s'associe, pour ce qui est de son arrondissement, aux conclusions formulées par Mmes Deben et Stinckens concernant le règlement dans la phase de la perception immédiate et de la transaction: la grande majorité des infractions sont réglées de l'une de ces deux façons.

L'intervenant estime que certaines infractions devraient faire l'objet d'un règlement purement administratif. Cette solution permettrait d'alléger la charge de travail des parquets. Par ailleurs, la pratique – encore limitée

– De in het ontwerp beschreven herhaling maakt een adequate opvolging onmogelijk: zij kan enkel binnen de grenzen van een gerechtelijk arrondissement worden geëvalueerd, moet op individueel vlak worden beoordeeld (wat niet mogelijk is voor bedrijfswagens die door meerdere personen gebruikt worden), kan niet in rekening worden gebracht als de overtreder een onmiddellijke inning spontaan betaalt en moet binnen een referentieperiode worden vastgesteld die niet in overeenstemming is met andere bepalingen van het strafprocesrecht.

*De heer Snoeck* is voorstander van een snelle, doeltreffende en afdwingbare regeling die op een voldoende groot maatschappelijk draagvlak kan bogen. Een efficiënte afhandeling van verkeersovertredingen moet aan vier criteria voldoen: snelheid, zekerheid van de oplegging van de sanctie, uitvoerbaarheid, proportionaliteit tussen overtreding en straf. Het ontwerp is evenwel op diverse punten in tegenspraak met die beginselen. De overtreder kan bij het parket elementen aanbrengen die zijn sociaal precaire situatie aantonen. Op welke wijze kan hij zijn precaire situatie in concreto bewijzen? Beschikt hij over de mogelijkheid om wijzigingen in deze situatie (bijvoorbeeld door werkloosheid of ziekte) in de loop van de procedure aan te kaarten, bijvoorbeeld door de ontvanger der penale boeten te verzoeken om een gespreide betaling? Als dit niet het geval zou zijn en hij de boete niet kan betalen, dan dient zijn voertuig te worden verkocht, wat een al te zware sanctie is voor een overtreder met (tijdelijke) financiële moeilijkheden. Kan zijn voertuig worden verkocht als hij de voordelen van een collectieve schuldenregeling geniet?

De spreker formuleert ten slotte een voorstel tot verbetering van de procedure: de beschikking tot betaling dient bij deurwaardersexploot te worden betekend en moet met alle middelen van recht kunnen worden uitgevoerd (loonbeslag, beslag op roerend of onroerend goed).

## 5. Herman Dams

*De heer Dams* trekt voor zijn rechtsgebied dezelfde conclusies als de dames Deben en Stinckens met betrekking tot de afhandeling van zaken in de fase van de onmiddellijke inning en de minnelijke schikking: de grote meerderheid van de overtredingen wordt op één van beide manieren afgehandeld.

De spreker verklaart zich voorstander van een volwaardige administratieve afhandeling van sommige overtredingen omdat de werklast van de parketten hierdoor kan afnemen en omdat de beperkte ervaring met deze

– montre que ce système est évalué positivement. Le choix d'une autre procédure risquerait de nuire à l'efficacité de la réglementation proposée et d'alourdir la charge de travail.

– Vu que la rédaction de transactions et la citation devant le tribunal de police sont déjà automatisées dans une large mesure, la procédure de l'ordonnance de paiement ne permettra aucun gain de temps.

– Afin de mettre un dossier en état selon la procédure de l'ordonnance de paiement, le parquet doit procéder aux mêmes recherches que dans le cas d'une citation ordinaire devant le tribunal de police (identité du contrevenant, casier judiciaire, traduction des pièces rédigées dans une autre langue que celle de la procédure, mentions à peine de nullité).

– Les tribunaux de police seront aussi prompts pour rendre une ordonnance de paiement qu'un jugement par défaut.

– En raison des délais stricts prévus par la nouvelle procédure, les parquets seront soumis à une pression plus forte: ils doivent informer très vite le contrevenant de leur intention de requérir une ordonnance de paiement et d'établir une mise en demeure supplémentaire, le cas échéant.

La procédure proposée peut poser divers problèmes pratiques:

– Le fait que la procédure en question s'applique uniquement à celui qui a un domicile ou une résidence fixe en Belgique, peut poser des problèmes lors de l'exécution; la notion de 'résidence fixe', en particulier, n'est pas toujours claire, par exemple, en ce qui concerne les personnes qui ont été radiées d'office ou qui ont un statut particulier.

– L'identité du contrevenant ne correspond pas toujours à celle du titulaire de la plaque minéralogique, étant donné que les gens roulent de plus en plus souvent dans des voitures de leasing et/ou de société. Une solution consisterait à engager la responsabilité de l'employeur pour des infractions au Code de la route, qui sont commises avec un véhicule qu'il a mis à la disposition de membres de son personnel.

– Le délai de paiement d'un mois est-il calculé à dater de l'envoi du pli judiciaire ou à dater de la prise de connaissance par l'intervenant, une date qui n'est pas contrôlable?

– Étant donné qu'il doit faire opposition dans les quinze jours qui suivent la notification de l'ordonnance de paiement, il se peut que le contrevenant qui est absent pendant une période relativement courte (pour des vacances, par exemple), ou confronté à une grève de la Poste, perde le droit de contester une ordonnance.

werkwijze positief geëvalueerd wordt. Indien de wetgever hiervoor niet zou opteren en de voorkeur geeft aan een andere procedure, plaatst de spreker veel vraagtekens bij de effectiviteit, de efficiëntie en de arbeidsintensiviteit van de voorliggende regeling:

– Aangezien de opstelling van minnelijke schikkingen en de dagvaarding voor de politierechtbank reeds in hoge mate geautomatiseerd verlopen, zal de afhandeling via een beschikking tot betaling geen tijdswinst opleveren.

– Om een dossier in gereedheid te brengen voor afhandeling via een beschikking tot betaling, moet het parket dezelfde opzoeken doen als bij een gewone dagvaarding voor de politierechtbank (identiteit van de overtreder, strafregister, vertaling van anderstalige stukken, vermeldingen op straffe van nietigheid).

– Politierechtbanken zullen een beschikking tot betaling even snel afleveren als een verstekvonnis.

– Door de strikte termijnen van de nieuwe procedure zal de druk op de parketten worden verhoogd: zij moeten zeer snel de overtreder in kennis stellen van hun voornemen om een beschikking tot betaling te vorderen en desgevallend ook een bijkomende aanmaning opstellen.

In de ontworpen regeling kunnen diverse praktische problemen zich voordoen:

– Dat de ontworpen regeling enkel geldt voor wie een woonplaats of een vaste verblijfplaats in België heeft, kan in de uitvoering problemen opleveren; in het bijzonder de «vaste verblijfplaats» is niet altijd zeer duidelijk, bijvoorbeeld voor personen die ambtelijk geschrapt werden of een bijzonder statuut hebben.

– De identiteit van de overtreder stemt niet altijd overeen met de identiteit van de houder van de nummerplaat omdat mensen steeds vaker rijden met leasingen/of bedrijfswagens. Een oplossing kan erin bestaan dat de werkgever aansprakelijk wordt voor overtredingen van het verkeersreglement die begaan worden met een voertuig dat hij ter beschikking heeft gesteld van personeelsleden.

– Wordt de betalingstermijn van één maand berekend vanaf de verzending van de gerechtsbrief of vanaf de kennisneming door de overtreder, die niet controleerbaar is?

– Aangezien het rechtsmiddel van verzet binnen vijftien dagen na kennisgeving van de beschikking tot betaling moet worden uitgeoefend, kan een persoon die gedurende een relatief korte periode afwezig is (bijvoorbeeld voor vakantie) of geconfronteerd wordt door een staking bij De Post het recht verliezen om een beschikking aan te vechten.

## 7. Jacques Evenepoel

*M. Evenepoel* accorde beaucoup d'importance à la nécessité de sanctionner correctement les infractions constatées par la police. Il indique que, dans la zone d'activité de la police de Bruxelles, 60% des perceptions immédiates sont payées spontanément, soit une proportion manifestement inférieure aux taux enregistrés dans d'autres zones de police.

L'orateur constate que la mise en œuvre de la loi du 7 février 2003 et de l'arrêté d'exécution y relatif du 22 décembre 2003 ont posé problème sur le terrain:

- La communication avec la population concernant le nouveau classement des infractions laissait à désirer.
- La réglementation est peu claire à de nombreux égards, elle manque de stabilité et n'a par conséquent pas renforcé la sécurité juridique: peu après l'entrée en vigueur de la loi, le classement de certaines infractions a été adapté et des modifications ont de nouveau été prévues récemment.
- De nouvelles directives, sur la base desquelles le degré de tolérance relatif aux infractions liées à la vitesse a été supprimé, ont considérablement accru le nombre d'infractions qui doivent être sanctionnées par une perception immédiate, alors que la charge de travail qui incombe à la police est déjà très lourde.

L'orateur formule quelques recommandations concrètes:

- Il y a lieu de remplacer le système des timbres-amendes par un système de virements.
- La perception devrait être centralisée.
- La récidive doit être punie de manière adéquate.

## 8. Christiaan Vanhoorebeke

*M. Vanhoorebeke* déclare que 80% des infractions sont acquittées par perception immédiate ou par timbres-amendes. La plupart des 20% restants, qui donnent lieu à un avertissement, sont également acquittés. Seuls les cas litigieux sont examinés par des magistrats du parquet, qui envoient une proposition de transaction (de 10 euros plus le montant de l'injonction à payer) ou procèdent à une citation directe. Les affaires traitées par un juge de police représentent quelque 12% des infractions. Une partie substantielle d'entre elles est acquittée avant la date de l'audience.

Le système de paiement actuel est somme toute archaïque: les virements, les paiements par cartes ban-

## 7. Jacques Evenepoel

*De heer Evenepoel* hecht veel belang aan de correcte sanctionering van overtredingen die door de politie werden vastgesteld. Hij stipt aan dat in het werkingsgebied van de politie van Brussel 60% van de onmiddellijke inningen spontaan wordt betaald, wat kennelijk minder hoog ligt dan in andere politiezones.

De spreker stelt vast dat de implementatie van de wet van 7 februari 2003 en het bijhorende uitvoeringsbesluit van 22 december 2003 op het terrein problemen heeft opgeleverd:

- De communicatie met de bevolking over de nieuwe categorisering van overtredingen was gebrekkig.
- De regelgeving is op veel punten onduidelijk, vertoont een onstabiel karakter en heeft de rechtszekerheid derhalve niet versterkt: kort na de inwerkingtreding van de wet werd de indeling van sommige overtredingen aangepast en recentelijk werden opnieuw aanpassingen doorgevoerd.
- Nieuwe richtlijnen, op grond waarvan onder meer de tolerantiegraad voor snelheidsovertredingen werd afgeschaft, hebben het aantal overtredingen waarvoor een onmiddellijke inning moet worden opgelegd in aanzienlijke mate verhoogd, terwijl de werklust van de politie nu reeds zeer hoog ligt.

De spreker formuleert enkele concrete aanbevelingen:

- Het systeem van boetezegels dient te worden vervangen door overschrijvingen.
- De inning wordt best gecentraliseerd.
- Herhaling moet op adequate wijze kunnen worden bestraft.

## 8. Christiaan Vanhoorebeke

*De heer Vanhoorebeke* stelt dat 80% van de overtredingen wordt voldaan, hetzij door onmiddellijke inning, hetzij door middel van boetezegels. Van de 20% resterende overtredingen, die het voorwerp uitmaken van een aanmaning, wordt eveneens een groot gedeelte voldaan. Alleen de betwiste zaken worden onderzocht door parketmagistraten, die ofwel een minnelijke schikking sturen (met 10 EUR boven het bedrag van de aanmaning tot betaling), ofwel overgaan tot rechtstreekse dagvaarding. De zaken die door een politierechter worden behandeld beslaan ongeveer 12% van het aantal overtredingen. Hiervan wordt een substantieel gedeelte voldaan voor de rechtsdag.

Al bij al is het huidige betalingssysteem archaïsch: overschrijvingen, betalingen met bank- en kredietkaarten

caires et cartes de crédit sont préférables au système des timbres-amendes.

Les raisons qui peuvent justifier qu'un contrevenant ne se plie pas à une perception immédiate ou à une transaction sont au nombre de trois:

- soit le contrevenant est dans l'impossibilité de payer,
- soit il conteste l'infraction,
- soit il n'est jamais entré en possession de la transaction (parce qu'il a déménagé, etc....)

On peut se demander s'il y a lieu de modifier la procédure pour à peine 10% des cas, surtout si l'on considère que le caractère contradictoire n'est pas garanti.

À Gand, le non-respect d'un feu rouge est généralement puni d'une interdiction de conduire et d'une amende de 50 euros (majorée des décimes additionnels, actuellement 5,5), la conduite en état d'ivresse (à partir de 0,65 pour mille) est punie d'une amende de 200 euros (majorée des décimes additionnels) et d'une interdiction de conduire de huit jours à un mois, compte tenu des condamnations antérieures (qui ne peuvent toutefois être considérées comme récidive légale).

Le fait de trop mettre l'accent uniquement sur le paiement de l'amende fait naître le sentiment que le paiement implique également une certaine forme d'amnistie. Beaucoup craignent une mention dans leur casier judiciaire. Le souci de la sécurité routière commande toutefois que le parquet conserve le choix entre une citation et le simple paiement d'une amende.

Au lieu d'instaurer une ordonnance de paiement – qui n'apporte pratiquement rien -, on devrait se concentrer sur la procédure après la décision judiciaire. La saisie n'est pas toujours possible et elle entraîne souvent des frais, notamment pour vérifier la solvabilité de l'intéressé.

La procédure proposée implique que l'on connaît toujours l'identité du conducteur. Dans la pratique, cela n'est cependant pas toujours le cas: le nombre de voitures en leasing est élevé et la caméra automatique ne permet souvent pas d'identifier avec certitude la personne assise au volant au moment où le véhicule est flashé.

La procédure proposée rate dès lors son objectif, non seulement sur le plan pratique – en ce qui concerne la perception des amendes – mais aussi sur le plan pénal. Le droit pénal vise en effet le comportement individuel. Qui plus est, les étrangers ne pourraient pas être soumis à la procédure proposée.

verdiener de voorkeur boven het systeem van de boetezegels.

De mogelijke redenen voor het geen gevolg geven aan een onmiddellijke inning of een minnelijke schikking zijn drieërlei:

- ofwel verkeert men in de onmogelijkheid te boete te betalen;
- ofwel betwist men de overtreding;
- ofwel is men nooit in het bezit gekomen van de minnelijke schikking (door verhuizing, en zo meer).

Men kan zich de vraag stellen of men voor amper 10% van het aantal gevallen de procedure dient te wijzigen, vooral als men bedenkt dat de tegensprekelijkheid niet is gegarandeerd.

In Gent wordt het negeren van het stoplicht doorgaans bestraft met een rijverbod en een boete van 50 EUR (te vermeerderen met de opdecimen, op dit ogenblik 5,5), alcoholmisbruik (vanaf 0,65 pro mille) met een boete van 200 EUR (eveneens te vermeerderen met de opdecimen) en een rijverbod van acht dagen tot één maand, rekening houdende met vroegere veroordelingen (die evenwel niet als gevallen van wettelijke herhaling kunnen worden aangemerkt).

Door teveel de klemtoon te leggen op alleen maar het betalen van de boete ontstaat het gevoel dat de betaling ook een zekere vorm van kwijtschelding inhoudt. Velen deinzen terug voor een vermelding op hun strafregister. De zorg voor de verkeersveiligheid gebiedt evenwel dat het parket de keuze blijft hebben tussen een dagvaarding en een betaling zonder meer.

In plaats van een beschikking tot betaling – die praktisch niets bijbrengt – zou men zich beter concentreren op de procedure na de gerechtelijke uitspraak. Beslag kan niet steeds worden gelegd en hier komen vaak kosten bij, onder meer om de solvabiliteit van de betrokkene te onderzoeken.

De ontworpen procedure impliceert dat de identiteit van de bestuurder altijd gekend is. In de praktijk is dat evenwel niet het geval: het aantal geleasde wagens is hoog en de onbemande camera geeft vaak geen uitsluitend over wie achter het stuur zat van het geflitste voertuig.

De ontworpen procedure mist dan ook niet alleen praktisch – vanuit het oogpunt van de inning van de boetes – maar ook vanuit het oogpunt van het strafrecht haar doel. Het strafrecht is immers gericht op het individueel gedrag. Bovendien zouden vreemdelingen niet aan de ontworpen procedure kunnen worden onderworpen.

En guise de conclusion, l'orateur précise qu'il n'est pas correct d'affirmer qu'une grande partie des amendes ne sont pas acquittées. On ne procède en outre jamais sans raison valable à un classement sans suite. Il serait préférable de revoir l'échelle des sanctions: ainsi, la sanction frappant l'homicide involontaire dans le cadre de la circulation routière est-elle trois fois plus sévère. Il est également regrettable que le système des circonstances atténuantes – qui permettait au juge d'introduire des corrections sociales –, ait été supprimé. Dès lors qu'elle manque d'efficacité et qu'elle est en outre discriminatoire, la procédure proposée ne favorisera ni l'administration de la justice ni la sécurité routière. Les problèmes se posent en effet essentiellement après le jugement, et non avant celui-ci. De nombreux juges au tribunal de police condamnent, au demeurant, au paiement de la transaction, réduisant ainsi la sanction.

### 9. Thierry Papart

*M. Papart* fait observer que la Belgique souffre d'un changement permanent de législation. Il existe suffisamment de procédures de perception des amendes. On s'étonnera qu'on ne soit pas allé prendre conseil auprès des pays voisins.

La Suisse opte pour un traitement administratif. Les amendes s'élèvent à un montant de 7 à 400 euros. Le mauvais payeur s'expose à une peine de prison.

Aux Pays-Bas, la loi Mulder est en vigueur depuis 15 ans déjà. La philosophie de cette loi est de dépenaliser une série de comportements. On pourrait la comparer à un impôt sur une série de comportements antisociaux. Cette méthode de travail génère des revenus considérables aux provinces. Si le contrevenant paie sans attendre, il peut bénéficier d'une ristourne. En cas de retard de paiement, en revanche, l'amende peut atteindre 180% du montant initial. S'il veut saisir le juge, le contrevenant est tenu de consigner le montant de l'amende. La peine d'emprisonnement ainsi que le retrait du permis de conduire restent possibles.

En France, le contrevenant s'expose à une amende forfaitaire. Il faut cependant noter, à cet égard, que le niveau des amendes est nettement moins élevé que dans notre pays. Le contrevenant perd des points sur son permis de conduire, lequel peut de surcroît lui être retiré, surtout s'il a mis des tiers en danger.

En Belgique, la hauteur des amendes a suscité une vive polémique. Les amendes exorbitantes n'ont pas d'incidence positive sur la sécurité routière. Seule une juste adéquation entre l'infraction et la sanction est susceptible d'augmenter la sécurité routière.

Concluerend stelt de spreker dat het niet correct is te stellen dat een groot gedeelte van de boetes niet wordt voldaan. Er wordt ook nooit geseponeerd zonder gegronde reden. De schaal van sancties zou best worden herzien: zo wordt onopzettelijke doodslag in het verkeer driemaal strenger bestraft. Het valt ook te betreuren dat het systeem van de verzachtende omstandigheden – dat de rechter in staat stelde sociale correcties door te voeren – werd afgeschaft. De rechtsbedeling noch de verkeersveiligheid zijn gebaat bij de ontworpen procedure omdat ze niet doelmatig en bovendien discriminerend is. De problemen stellen zich voornamelijk na het uitspreken van het vonnis, niet ervoor. Veel politierechters veroordelen ten andere tot het bedrag van de minnelijke schikking en reduceren aldus de sanctie.

### 9. Thierry Papart

*De heer Papart* stelt dat België gebukt gaat onder een permanent veranderende wetgeving. Er zijn voldoende procedures voorhanden om boetes te innen. Vreemd is dat men niet te rade is gegaan bij de buurlanden.

In Zwitserland geeft men de voorkeur aan een administratieve afhandeling. De boetes gaan van 7 tot 400 EUR. De onwillige betaler kan tot een celstraf worden veroordeeld.

In Nederland is de wet-Mulder al 15 jaar van kracht. De filosofie van deze wet is het uit het strafrecht halen van een aantal gedragingen. Vergelijk het met een belasting op een aantal antisociale gedragingen. Per provincie levert deze werkwijze aanzienlijke inkomsten op. Indien men niet wacht met betalen kan men genieten van een disconto, een laattijdige betaler daarentegen ziet het te betalen bedragen oplopen tot 180%. Men wordt ook verplicht het bedrag te consigneren indien men zijn geval voor de rechter wil brengen. De gevangenisstraf zowel als de intrekking van het rijbewijs blijven tot de mogelijkheden behoren.

In Frankrijk krijgt men een forfaitaire boete. Hierbij moet echter worden opgemerkt dat het niveau van de boetes beduidend lager ligt dan in ons land. Men verliest punten op zijn rijbewijs, dat bovendien ook kan worden ingetrokken, vooral als men derden in gevaar heeft gebracht.

In België is nogal wat heibel ontstaan over de hoogte van de boetes. Onredelijke boetes hebben geen gunstig effect op de verkeersveiligheid. Alleen een juiste verhouding tussen de overtreding en de sanctie komt de verkeersveiligheid ten goede.

La proposition de loi Bacquelaine (voir *supra*) entraînerait une augmentation de la charge de travail des juges de police.

La loi du 7 février 2003 ne peut pas encore faire l'objet d'une évaluation. Davantage de contrôles sont nécessaires à cet effet.

Dans un souci de transparence, il conviendrait de supprimer les décimes additionnels, de manière à ce que le contrevenant connaisse toujours le montant effectif de l'amende qu'il devra payer.

Il conviendrait de revoir la règle du sursis; à l'heure actuelle, le sursis ne peut être révoqué qu'en cas de condamnation à une peine d'emprisonnement de plus de six mois, ce qui n'arrive pratiquement jamais.

L'orateur déclare en guise de conclusion:

1° Une sixième procédure n'est pas nécessaire; l'ordonnance de paiement est d'ailleurs une copie de l'ordonnance pénale française; par contre, le besoin de textes légaux cohérents et uniformes est bien réel.

2° Toute initiative nouvelle doit s'inscrire dans les procédures existantes; on peut par exemple envisager d'améliorer le système de la perception immédiate; un bon système consiste à alourdir la sanction selon que le paiement est plus tardif; dans le système projeté, le juge ne peut même pas tenir compte de la situation financière du contrevenant, alors qu'il peut le faire dans d'autres cas, lui permettant même ainsi de condamner ce dernier à des peines inférieures au montant minimum.

3° La Belgique atteint, en ce qui concerne les amendes, des niveaux records dans le contexte international; il convient tout d'abord de fixer la base des amendes et ensuite de les classer par catégorie, plutôt que l'inverse; il devrait exister une échelle mobile permettant, par exemple, de sanctionner différemment un excès de vitesse de plus de 10 km/h et de 40 km/h; dans le système actuel, le fait de commettre un excès de vitesse de 10 ou 40 km/h n'a aucune incidence.

4° Le délai de 15 jours durant lequel on peut réagir est déraisonnablement court.

5° Des sanctions alternatives sont nécessaires car l'immobilisation du véhicule est rarement appliquée et lorsqu'elle est appliquée, c'est souvent sur une épave.

Het wetsvoorstel-Bacquelaine (zie hoger) zou een verhoging van de werklast meebrengen voor de politie-rechters.

De wet van 7 februari 2003 kan nog niet geëvalueerd worden. Hiervoor zijn meer controles nodig.

Ten behoeve van de transparantie zouden de opdecimen moeten worden afgeschaft zodat men steeds het bedrag van de boete kent dat men effectief zal moeten betalen.

Het uitstel zou moeten worden herzien; thans kan het slechts worden herroepen wanneer men wordt veroordeeld tot een gevangenisstraf van meer dan zes maanden, wat praktisch nooit voorkomt.

Concluderend stelt de spreker:

1° Er is geen nood aan een zesde procedure; de beschikking tot betaling is overigens een kopie van de Franse «*ordonnance pénale*»; daarentegen is er wel nood aan coherente en uniforme wetteksten.

2° Elk nieuw initiatief dient te worden ingebed in de bestaande procedures; een verbetering van het systeem van de onmiddellijke inning bijvoorbeeld is wel aan de orde; een goed systeem bestaat erin dat de sanctie zwaarder wordt naarmate men laattijdiger betaalt; in het ontworpen systeem kan een rechter zelfs geen rekening houden met de financiële toestand van de overtreder wat hij in andere gevallen wel kan, waardoor hij deze laatste zelfs kan veroordelen tot boetes die onder het minimumbedrag liggen.

3° België behaalt met haar boetes recordhoogtes in de internationale context; men dient eerst de gronslag van de boetes te bepalen en daarna deze per categorie indelen in plaats van omgekeerd; er zou een glijdende schaal moeten bestaan waarbij bijvoorbeeld een snelheidsovertreding met meer dan 10 km/uur of met 40 km/uur verschillend wordt bestraft; in het huidige systeem heeft het geen invloed of men met 10 dan wel met 40 km/uur de maximumsnelheid overschrijdt.

4° De termijn van 15 dagen waarbinnen kan worden gereageerd is onredelijk kort.

5° Er is nood aan alternatieve bestraffing want de oplegging wordt weinig toegepast en wanneer ze al wordt toegepast is het vaak op een wrak.

## 10. Robert Stas

*M. Stas* déplore la suppression des «circonstances atténuantes». Cette notion permettait, en effet, au juge de corriger socialement une sanction pénale.

L'orateur indique qu'il n'y a pas d'arriéré judiciaire dans les tribunaux de police. Les tribunaux civils, par contre, sont confrontés à ce problème. Le traitement administratif des infractions, comme cela se fait par exemple dans le cas du hooliganisme, n'est pas une solution. La procédure civile reste en effet d'application.

Devant le tribunal de police que préside l'orateur, la procédure prend 6 à 8 mois au maximum. Un retard n'intervient que lorsqu'il faut faire appel à l'entraide judiciaire internationale, par exemple pour identifier un conducteur.

L'orateur déplore que les délais de prescription continuent à courir pendant que l'affaire est examinée devant le tribunal. Le ministère public est dès lors tenté d'omettre la transaction et de citer directement le contrevenant, afin d'éviter la prescription. Il est également difficile de proposer une transaction lorsque le conducteur ne peut être identifié.

L'orateur formule les observations suivantes à propos du projet de loi à l'examen:

- pourquoi la procédure est-elle obligatoire? Un procès-verbal doit être suivi d'une transaction, et ce n'est que lorsque celle-ci n'a pas abouti qu'une citation s'ensuit;

- dans l'exposé des motifs, il est fait état de classements sans suite «inopportuns»; deux exemples illustrent cependant que le classement sans suite peut souvent avoir son utilité et est donc «opportun»;

1° l'orateur a un jour lu un procès-verbal selon lequel le contrevenant roulait «environ à du 120 km/h»; que faut-il comprendre par là?

2° dans un milieu multiculturel comme celui de Genk, on fait la fête en cas de victoire de l'équipe turque ou italienne, mais aussi du Racing Genk; va-t-on dans ce cas dresser un procès-verbal pour usage abusif des klaxons? La tolérance zéro peut souvent avoir un effet inverse et rendre la vie en société plus difficile au lieu de la faciliter;

## 10. Robert Stas

*De heer Stas* betreurt het wegvallen van «verzachtende omstandigheden». Dit begrip stelde de rechter immers in staat een strafsanctie sociaal te corrigeren.

De spreker stelt dat de politierechtbanken geen gerechtelijke achterstand kennen. De burgerlijke rechtbanken kampen daarentegen wel met dit probleem. De administratieve afhandeling van misdrijven, zoals het geval is bij voetbalhooliganisme bijvoorbeeld, is geen oplossing. De burgerlijke procedure blijft immers van toepassing.

Bij de politierechtbank voorgezeten door de spreker neemt de procedure maximaal 6 à 8 maanden in beslag. Er treedt alleen vertraging op wanneer de internationale rechtshulp moet worden ingeroepen, bijvoorbeeld om een bestuurder te identificeren.

De spreker betreurt het dat de verjaringstermijnen blijven lopen tijdens de behandeling voor de rechtbank. Het openbaar ministerie zal dan ook geneigd zijn de minnelijke schikking over te slaan en onmiddellijk tot dagvaarding over te gaan, dit alles om verjaring te vermijden. Het aanbieden van een minnelijke schikking blijft ook moeilijk wanneer de bestuurder niet kan worden geïdentificeerd.

De spreker maakt over het ter bespreking voorliggend wetsontwerp volgende opmerkingen:

- waarom is de procedure verplicht? een proces-verbaal moet worden gevolgd door een minnelijke schikking en pas als deze laatste niet wordt voldaan volgt een dagvaarding;

- in de memorie van toelichting wordt gewag gemaakt van «ongelezen» seponeren; twee voorbeelden illustreren echter dat seponeren vaak zijn nut kan hebben en derhalve «gelezen» is;

1° ooit stootte de spreker op een proces-verbaal waarin stond dat de overtreder «ongeveer 120 kilometer» reed; wat moet men zich hierbij voorstellen?

2° in een multicultureel milieu als dat van Genk wordt feest gevierd als het Turkse of Italiaanse elftal maar ook Racing Genk zelf hebben gewonnen; gaat men in dat geval proces-verbaal opstellen wegens onnodig toeteren? de nultolerantie kan vaak een averechts effect hebben en het samenleven bemoeilijken in plaats van het in rechte banen te leiden;



– la procédure ne peut être entamée que si l'affaire est «incontestable»; il suffit que le contrevenant conteste l'infraction pour échapper à l'application de la procédure;

– droit pénal et procédures civiles sont mêlés comme jamais auparavant; ainsi, la notification est donnée selon les règles du Code judiciaire, alors que le droit pénal se base sur le principe selon lequel un délai ne commence à courir qu'après que la personne a pris connaissance d'une décision déterminée; de plus, le greffe est ainsi chargé de l'exécution d'un jugement;

– la sanction finale peut être la confiscation du véhicule; qu'en est-il cependant si le véhicule est une voiture de leasing ou appartient à la belle-mère du contrevenant?

– l'exécution d'une telle ordonnance posera de nombreux problèmes;

– enfin, on peut s'interroger sur l'utilité de cette nouvelle procédure?

Selon l'orateur, ce seront les «têtes de mule» qui refuseront de payer. Ces derniers méritent une augmentation, mais pas les petits contrevenants qui seront également touchés.

Lors de l'élaboration des lois, le gouvernement et le parlement peuvent toujours faire appel aux spécialistes de terrain que sont les juges de police.

## 11. Geert Popelier

*M. Popelier* plaide pour que l'on marque une pause dans l'élaboration de la législation routière. D'abord, la loi du 7 février 2003 doit faire l'objet d'une évaluation approfondie avant que le législateur lance de nouvelles initiatives. Le Vlaamse Automobilistenbond n'est pas partisan d'un nouveau système de paiement des amendes de roulage. Le système actuel est déjà suffisamment compliqué. Pour 10 à 20%, au maximum, des infractions, il n'y a vraiment pas lieu de mettre une nouvelle procédure sur pied.

## 12. Karel Van Coillie

*M. Van Coillie* reconnaît que le système projeté de l'ordonnance de paiement constitue une amélioration de l'ordre de paiement, annulé par la cour d'arbitrage. Personne ne réclame cependant de nouvelle procédure.

– de procedure kan slechts worden ingezet bij zogenaamde «onbetwistbare zaken»; het volstaat echter dat de overtreder de overtreding betwist om eraan te ontsnappen

– het strafrecht wordt op een nooit geziene manier vermend met burgerlijke procedures; zo gebeurt de kennisgeving krachtens de regels van het Gerechtelijk Wetboek, terwijl het strafrecht het principe huldigt dat een termijn pas begint te lopen nadat de persoon kennis heeft genomen van een bepaalde beslissing; bovendien wordt op die manier de griffier belast met de uitvoering van een vonnis;

– de uiteindelijke sanctie kan de inbeslagneming van het voertuig zijn; wat echter indien het voertuig een leasingwagen of toebehoort aan de schoonmoeder van de overtreder?

– de uitvoering van een dergelijke beschikking zal veel problemen met zich brengen;

– ten slotte kan men zich de vraag stellen naar het nut van deze nieuwe procedure?

De spreker stelt dat diegenen die zullen weigeren te betalen de hardleerse categorie is. Zij verdienen een verhoging, maar niet de schoolkinderen die ook zullen getroffen worden.

Regering en parlement kunnen bij het maken van wetten steeds beroep doen op de ervaringsdeskundigen die politierechters in deze materie nu eenmaal zijn.

## 11. Geert Popelier

*De heer Popelier* pleit voor een pauze in de verkeerswetgeving. Eerst moet de wet van 7 februari 2003 grondig worden geëvalueerd alvorens nieuwe initiatieven te lanceren. De Vlaamse Automobilistenbond is geen voorstander van een nieuw betalingssysteem van de verkeersboetes. Het systeem is vandaag al ingewikkeld genoeg. Voor maximaal 10 à 20% van de overtredingen hoeft men heus geen nieuwe procedure op poten te zetten.

## 12. Karel Van Coillie

*De heer Van Coillie* stelt dat de ontworpen regeling van de beschikking tot betaling weliswaar een verbetering is van het door het Arbitragehof vernietigde bevel tot betaling. Niemand vraagt evenwel een nieuwe procedure.

Si le système projeté acquérait force de loi, pourquoi ne pas l'appliquer, dans ce cas, à des infractions non enregistrées automatiquement?

1° Le nouveau système sera-t-il efficace? Comment va-t-on établir l'identité du contrevenant?

2° Pourquoi ne pas donner au ministère public, voire au tribunal, la possibilité de choisir entre plusieurs sanctions de manière à pouvoir également tenir compte de la situation sociale du contrevenant, de ses antécédents ainsi que des circonstances dans lesquelles l'infraction a été commise?

3° Le ministre a toujours nié que le montant minimum de 50 EUR était majoré de décimes additionnels – soit 5,5. Les montants minimums doivent de toute façon être réduits. Le juge doit pouvoir moduler la sanction.

4° L'exécution laissera également à désirer. Le délai de 15 jours à compter du moment de la constatation de l'infraction est trop court.

Le projet à l'examen traite d'un thème qui n'est nullement prioritaire.

Sont bel et bien prioritaires, en revanche:

- la révision des différentes catégories en fonction du danger que ces infractions représentent;
- la révision du montant des amendes afin que celles-ci soient socialement mieux acceptées;
- l'augmentation des chances de prendre les contrevenants sur le fait en effectuant une série de contrôles.

En ce qui concerne les amendes pour vitesse excessive, des échelles progressives (suivant le nombre de kilomètres par heure au-delà de la vitesse maximum autorisée) devraient être utilisées.

Enfin, il faut également mettre un terme à la discrimination entre Belges et étrangers en matière de sanction. En effet, les montants des amendes sont plus élevés pour les Belges qui, en outre, peuvent se voir également infliger une condamnation à la déchéance du droit de conduire.

Les infractions aux règles de stationnement doivent être dépénalisées.

### 13. Paul Kenis

*M. Kenis* résume son point de vue comme suit: le système projeté repose sur des principes de base erronés, il peut éventuellement être introduit non comme une obli-

Indien de ontworpen regeling toch wet wordt, waarom de regeling dan niet toepassen voor andere dan automatisch geregistreerde overtredingen?

1° Zal het nieuwe systeem wel efficiënt zijn? Hoe gaat men de identiteit van de overtreder bepalen?

2° Waarom krijgt het openbaar ministerie en zelfs de rechtbank de keuzemogelijkheid niet zodat ook kan rekening worden gehouden met de sociale toestand van de overtreder, diens antecedenten alsook de omstandigheden waarin de overtreding werd begaan?

3° De minister heeft steeds ontkend dat op het minimumbedrag van 50 EUR opdecimen – 5,5 – worden toegepast. De minimumbedragen moeten sowieso worden gereduceerd. Een rechterlijke correctie moet mogelijk blijven.

4° De uitvoering zal ook te wensen overlaten. De termijn van 15 dagen vanaf het moment dat de overtreding wordt vastgesteld is te kort.

Dit ontwerp behandelt allerminst een prioritair onderwerp.

Prioritair zijn daarentegen wel:

- de herziening van de verschillende categorieën naargelang van het gevaar dat ze opleveren;
- de herziening van de hoogte van boetes zodat ze maatschappelijk beter worden aanvaard;
- de verhoging van de pakkans door het opvoeren van het aantal controles.

Voor snelheidsboetes zouden progressieve schalen (naargelang van het aantal kilometers per uur waarmee men de maximumsnelheid heeft overschreden) moeten worden gehanteerd.

Ten slotte moet ook de discriminatie tussen beboete Belgen en buitenlanders worden afgeschaft. De boetebedragen zijn immers hoger voor Belgen, die bovendien ook nog kunnen veroordeeld worden tot het vervallen van het recht op sturen.

Parkeerovertredingen dienen uit het strafrecht te worden gehaald.

### 13. Paul Kenis

*De heer Kenis* vat zijn standpunt als volgt samen: de ontworpen regeling vertrekt van foute uitgangspunten, ze kan eventueel als mogelijkheid en niet als verplicht-

gation mais comme une possibilité, et la véritable difficulté rencontrée dans le traitement des infractions routières réside dans la capacité informatique de la police et de la justice.

1° le système projeté repose sur des principes de base erronés:

- beaucoup d'infractions seraient classées sans suite. De 2001 à 2003, 81 à 84% des infractions au Code de la route constatées en Flandre orientale et en Flandre occidentale sont restées sans suite. Dans un cas sur deux, on classe sans suite pour des raisons techniques (par exemple lorsque le conducteur ne peut être identifié ou parce que la police a une capacité d'enquête insuffisante) et, dans l'autre cas, pour une raison d'opportunité;

- le paiement de la perception immédiate et de la transaction prendrait beaucoup de temps. Les perceptions immédiates ont été payées pour près de 90% en 2002 et 2003, les transactions pour environ 90%. La capacité informatique de la police ainsi que le mode de paiement de la perception immédiate (timbres-amendes) constituent un problème de taille;

- la procédure pénale serait trop lente; une suite est donnée dans les 33 jours à près de 70% des infractions routières constatées; dans 10 à 12% des cas, l'affaire est déferée au tribunal de police; le nombre de transactions non réglées représente environ 2% du nombre total d'infractions constatées.

2° Ce pourrait éventuellement être une possibilité et non une obligation:

À la suite des directives du 26 février 2004 de la ministre de la Justice, le retrait immédiat du permis de conduire doit en principe être appliqué dans le cas de certains excès de vitesse et en cas de franchissement d'un feu rouge dans certaines circonstances. Le système envisagé ne le permet plus, puisque le paiement de la somme éteint les poursuites.

3° la véritable difficulté rencontrée dans le traitement des infractions routières réside dans la capacité informatique de la police et de la justice

De par l'inversion du contentieux on crée l'impression que les poursuites et la répression posent problème. C'est au contraire leur mise en œuvre qui est problématique. L'identification du conducteur requiert également relativement beaucoup de capacités.

La législation doit être claire, stable et cohérente.

ting worden ingevoerd en de ware moeilijkheid bij de afhandeling van verkeersovertredingen ligt bij de informaticacapaciteit van politie en justitie.

1° De ontworpen regeling vertrekt van foute uitgangspunten:

- veel overtredingen zouden geseponeerd worden. In 2001 tot 2003 werd aan 81 tot 84% van de verkeersinbreuken, vastgesteld in Oost- en West-Vlaanderen een gevolg gegeven. Het seponeren gebeurt voor de helft om technische redenen (bijvoorbeeld als de bestuurder niet kan worden geïdentificeerd of omdat de politie te weinig rechnercapaciteit heeft) en voor de andere helft om reden van opportuniteit;

- de onmiddellijke inning en de minnelijke schikking zouden niet vlot worden betaald. De onmiddellijke inningen werden voor ca 90% betaald in 2002 en 2003, de minnelijke schikkingen voor ongeveer 90%. Een belangrijk probleem is de informaticacapaciteit van de politie, alsook de betalingswijze van de onmiddellijke inning (boeteregels);

- de strafrechtelijke procedure zou te traag verlopen; aan ongeveer 70% van de vastgestelde verkeersmisdrijven wordt binnen de 33 dagen gevolg gegeven; in 10 à 12% van de gevallen wordt de zaak voorgelegd aan de politierechtbank; het aantal niet voldane minnelijke schikkingen schommelt rond de 2% van het totaal aantal vastgestelde misdrijven.

2° Ze kan evenwel als mogelijkheid en niet als verplichting worden ingevoerd:

Ingevolge richtlijnen van de minister van Justitie van 26 februari 2004 moet voor sommige snelheidsovertredingen en voor het negeren van het stoplicht in bepaalde omstandigheden principieel onmiddellijk het rijbewijs worden ingetrokken. Dit zou thans niet meer kunnen, vermits de betaling van de geldsom de vervolging zou uitdoven.

3° De ware moeilijkheid bij de afhandeling van verkeersovertredingen ligt bij de informaticacapaciteit van politie en justitie

Door de omkering van het initiatief (in het Frans «*l'inversion du contentieux*») creëert men de indruk dat de vervolging en de bestraffing problematisch zijn. Het probleem ligt hem integendeel bij de uitvoering. Ook de identificatie van de bestuurder vergt nogal wat capaciteit.

Er is nood aan een duidelijke, stabiele en coherente wetgeving.

On pêche aujourd'hui par précipitation. La législation actuelle ne peut être améliorée que si l'on est disposé, après la révision des différentes catégories, à revoir aussi complètement l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière et à prévoir la possibilité de pouvoir tenir compte de «circonstances atténuantes».

Les infractions routières doivent rester dans la sphère pénale, mais il faut parvenir à une meilleure exécution des jugements et il faut disposer des moyens nécessaires à la mise en œuvre de la loi avant de l'évaluer (à partir de janvier 2006, toutes les données pourront être envoyées de façon numérique à un ordinateur central). Le traitement administratif, à l'image des Pays-Bas, n'est pas une alternative valable si le ministère public ni le tribunal de police ne peuvent jouer leur rôle en dernière instance. Les Pays-Bas ont certes instauré le traitement administratif mais c'est néanmoins le collège des procureurs-généraux qui dicte la politique à suivre.

#### 14. Jean-Pierre Sherrington

*M. Sherrington* estime que le projet à l'examen n'est ni opportun ni efficace. Contrairement à ce qui est suggéré, le ministère public ne fait pas preuve de laxisme. Il poursuit tout ce qui est passible de poursuites. Même le règlement transactionnel est très onéreux. Parfois, le ministère public opère une sélection, parce que tous les tribunaux ne peuvent pas traiter toutes les affaires. L'ordonnance de paiement n'y changera rien. À Liège, il n'y a d'ailleurs aucune caméra automatique. Dans le reste de la Wallonie, seuls deux radars sont actifs. Les caméras mobiles augmentent considérablement le nombre de constats. La perception immédiate doit être améliorée; aujourd'hui, le supplément est de 10 euros en cas de règlement transactionnel. Ce n'est pas vraiment de nature à décourager les contrevenants. L'orateur plaide en faveur d'une interruption des travaux législatifs. Les modifications légales incessantes engendrent une surcharge considérable. Ce qui est vraiment nécessaire, c'est un bon système informatique, permettant un traitement numérique des données, et un plus grand nombre d'audiences et, partant, de juges.

Thans gaat men overhaast te werk. De huidige wetgeving kan slechts worden verbeterd indien men bereid is na de herziening van de verschillende categorieën artikel 29 van de verkeerswet volledig te herzien alsook te voorzien in de mogelijkheid rekening te kunnen houden met «verzachtende omstandigheden».

Verkeersovertredingen moeten in het strafrecht blijven, maar er is behoefte aan een betere uitvoering van de vonnissen en men moet de nodige middelen bezitten om de wet uit te voeren alvorens deze te evalueren (vanaf januari 2006 kunnen alle gegevens digitaal worden naar een centrale computer worden gestuurd). De administratieve afhandeling, zoals in Nederland, is geen geldig alternatief. Ook in Nederland gebeurt de afhandeling weliswaar administratief, maar het beleid wordt niettemin gestuurd door het college van procureurs-generaal.

#### 14. Jean-Pierre Sherrington

*De heer Sherrington* acht het voorliggend ontwerp opportuun noch efficiënt. Het openbaar ministerie is, in tegenstelling tot wat wordt gesuggereerd, niet laks. Het vervolgt al wat te vervolgen valt. Zelfs de minnelijke schikking is zeer duur. Soms voert het openbaar ministerie een selectie door omdat alle zaken niet door de rechtbanken kunnen worden behandeld. De beschikking tot betaling zal niets veranderen. In Luik zijn trouwens geen onbemande camera's opgesteld. In de rest van Wallonië zijn nauwelijks twee radars actief. Mobiele flitstoestellen zorgen voor een toevloed aan vaststellingen. De onmiddellijke inning moet worden verbeterd; thans betaalt men 10 EUR meer ingeval van minnelijke schikking. Dit ont-raadt de overtredders niet echt. De spreker pleit voor een pauze op wetgevend vlak. Voortdurende wetswijzigingen brengen veel overlast teweeg. Waar echt nood aan is, is aan een goed informaticasysteem met digitale gegevensverwerking en meer rechtszittingen, dus meer rechters.

*B. Questions et observations des membres et de la ministre*

*M. François Bellot (MR)* fait observer que, lors de l'examen de la loi du 7 février 2003, il avait précisément émis les mêmes objections que celles qui sont aujourd'hui formulées par les experts: les amendes sont trop élevées, le système n'est pas dissuasif, parce qu'il est perçu comme étant injuste. Il faudrait en outre prévoir une échelle dans laquelle les amendes seraient mises en rapport avec différents faits punissables: un homicide involontaire ne peut pas être puni plus sévèrement dans la circulation, certaines infractions au code de la route sont même plus sévèrement punies que le fait d'occasionner des coups et blessures volontaires. L'intervenant conclut aussi que l'instauration d'une nouvelle procédure est superflue. L'introduction du paiement des amendes par virement peut-elle se heurter à des difficultés pratiques? L'intervenant est partisan de sanctions alternatives, surtout sous la forme de prestation de services pour la collectivité. Si les amendes sont réparties en quatre catégories en fonction de la gravité de l'infraction, il serait bon aussi d'envisager de faire dépendre le nombre d'heures de prestation de services de la gravité de l'infraction et de formaliser également cette échelle. Un inculpé en situation sociale précaire a-t-il la possibilité de demander une sanction alternative à la place d'une amende?

*Mme Hilde Vautmans (VLD)* demande quelle répercussion l'ordonnance de paiement aurait sur la charge de travail des parquets de police. Quels sont les moyens d'alléger cette charge de travail?

*M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang)* s'informe de l'état d'avancement du projet visant à doter la police de terminaux de paiement.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* demande quels sont les avantages et les inconvénients du système de poursuites en vigueur aux Pays-Bas. Les parquets de police disposent-ils de données provenant d'autres parquets, ce qui permet un traitement différencié des récidivistes? Comment les intéressés apportent-ils la preuve qu'ils se trouvent dans une situation sociale précaire? Pourquoi un ressort obtient-il de meilleurs résultats qu'un autre?

*M. Guido De Padt (VLD)* demande si l'obligation de poursuite, prévue dans le projet, n'entraîne pas une limitation indésirable des compétences des parquets. Est-il admissible qu'une infraction soit traitée différemment selon que cette infraction a été constatée de manière automatisée ou manuelle? Est-il logique qu'une ordonnance de paiement soit susceptible à la fois d'opposi-

*B. Vragen en opmerkingen van de leden en de minister*

*De heer François Bellot (MR)* heeft bij de bespreking van de wet van 7 februari 2003 precies die bezwaren geopperd die thans ook door de deskundigen worden verwoord: de boetes zijn te hoog, het systeem is niet ontradend omdat het niet als rechtvaardig wordt ervaren. Er moet bovendien een schaal komen waarin de boetes met verschillende strafbare feiten in verbinding worden gebracht: onopzettelijke doodslag kan niet strenger worden gestraft in het verkeer, bepaalde verkeers-overtredingen worden zelfs strenger gestraft dan het toebrengen van opzettelijke slagen en verwondingen. De spreker concludeert ook dat de invoering van een nieuwe procedure niet noodzakelijk is. Kan de invoering van de betaling van boetes door overschrijving op praktische moeilijkheden stuiten? De spreker is voorstander van alternatieve sancties, vooral in de vorm van dienstverlening aan de samenleving. Als de boetes in functie van de zwaarte van de overtreding in vier categorieën ingedeeld worden, verdient het overweging ook het aantal uren dienstverlening te laten afhangen van de ernst van het misdrijf en dit ook te formaliseren. Heeft een verdachte in een sociaal precaire toestand de mogelijkheid om te verzoeken om een alternatieve sanctie in plaats van een boete?

*Mevrouw Hilde Vautmans (VLD)* vraagt welke invloed de beschikking tot betaling op de werklast van de politieparketten zou hebben. Op welke manieren kan die werklast worden verminderd?

*De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang)* vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot de invoering van betaalterminals voor de politie.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* wenst te vernemen wat de voor- en nadelen van het vervolgings-systeem in Nederland zijn. Beschikken politieparketten over gegevens van andere parketten, waardoor een gedifferentieerde aanpak van recidivisten mogelijk wordt? Hoe bewijzen mensen dat ze zich in een precaire sociale toestand bevinden? Waarom scoort een bepaald ressort beter dan een ander?

*De heer Guido De Padt (VLD)* vraagt of de verplichte vervolging, waarin het ontwerp voorziet, geen onwenselijke beperking van de bevoegdheden van de parketten teweegbrengt. Is het aanvaardbaar dat de afhandeling van een misdrijf verschilt naargelang de vaststelling op automatische of manuele wijze werd gedaan? Is het logisch dat tegen een beschikking tot

tion et d'appel? Est-il juste qu'un juge ayant délivré une ordonnance de paiement qui est restée sans suite, se renvoie finalement l'affaire? Les droits de la défense ne sont-ils pas trop fortement compromis, si le suspect n'a pas la possibilité d'exposer valablement son point de vue? Quel pourcentage des jugements par défaut pourra faire l'objet de la nouvelle procédure? Le projet de loi à l'examen peut-il contribuer à une réduction de la charge de travail des juges au tribunal de police? Pourquoi le système néerlandais n'est-il pas appliqué en Belgique?

L'arsenal répressif est-il suffisamment équitable? L'intervenant estime, en fin de compte, que la police peut être affectée à des tâches plus utiles que le traitement de simples perceptions immédiates. Ne serait-il pas possible et préférable que ces tâches répétitives soient réalisées par un bureau central de perception? Dans certaines zones de police, la police prend elle-même des mesures afin de permettre un échelonnement du paiement.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* constate que deux partis de la majorité mettent en cause la sévérité des amendes. Il s'enquiert par ailleurs de la proportion idéale entre perception immédiate et transaction. La procédure d'ordonnance de paiement permettra-t-elle un traitement plus rapide qu'un jugement par défaut? Les parquets sont-ils toujours défenseurs d'un système de quota pour les infractions, eu égard à la charge de travail trop élevée? L'instauration du système de la perception immédiate a-t-elle donné lieu à une augmentation importante de la charge de travail de la police? Une automatisation poussée peut-elle constituer une première étape vers un traitement exclusivement administratif?

*Mme Frieda Van Themsche (Vlaams Belang)* constate que beaucoup de personnes se plaignent parce qu'elles ont le sentiment que de nombreux contrevenants aux règles de la circulation routière demeurent impunis.

*Le ministre* est favorable au paiement des perceptions immédiates par virement bancaire. Les défenseurs du système des timbres fiscaux soulignent la bonne coopération avec La Poste et l'éventuelle augmentation de la complexité du traitement en cas d'instauration du virement. À terme, cependant, cette opposition finira sans doute par s'estomper.

Les chiffres relatifs au nombre de classements sans suite à Louvain peuvent-ils être étendus à l'ensemble du pays? Quelle est l'attitude du parquet de police de Louvain à l'égard des contrevenants qui sont incapables ou de payer ou éprouvent des difficultés à le faire?

betaling zowel verzet als hoger beroep kan worden aangekend? Is het wel rechtvaardig dat een rechter die een beschikking heeft afgeleverd waaraan geen gevolg werd gegeven de zaak ten slotte naar zichzelf verwijst? Zullen de rechten van de verdediging niet te veel in het gedrang zullen komen indien een verdachte niet de kans krijgt om zijn standpunt op een behoorlijke wijze uiteen te zetten? Welk percentage van de verstekvonnissen komt in aanmerking voor de nieuwe procedure? Kan onderhavig wetsontwerp bijdragen tot een reductie van de werklast voor de politierechters? Waarom wordt het Nederlandse systeem niet in België toegepast?

Is het repressief arsenaal rechtvaardig genoeg? De spreker is tot slot van oordeel dat de politie meestal nuttiger kan worden ingezet dan voor de afhandeling van eenvoudige onmiddellijke inningen. Kunnen deze repetitieve taken niet beter uitgevoerd worden door een centraal inningskantoor? In sommige zones neemt de politie zelf maatregelen om een gespreide betaling mogelijk te maken.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* stelt vast dat twee meerderheidspartijen de hoogte van de boetes in vraag stellen. Hij vraagt ook wat de ideale spanning tussen onmiddellijke inning en minnelijke schikking is. Zal de procedure van beschikking tot betaling aanleiding geven tot een snellere afhandeling dan een vonnis bij verstek? Zijn de parketten nog steeds pleitbezorger van een quotasysteem voor overtredingen omwille van de te zware werklast? Heeft de invoering van het systeem van onmiddellijke inningen tot een belangrijke toename van de werklast van de politie geleid? Kan een doorgedreven automatisering een eerste stap zijn naar een volwaardige administratieve afhandeling?

*Mevrouw Frieda Van Themsche (Vlaams Belang)* stelt vast dat veel mensen morren omdat zij het gevoel hebben dat veel verkeersovertreders vrijuit gaan in plaats van hun verdiende straf te krijgen.

*De minister* is voorstander van de betaling van onmiddellijke inningen per overschrijving. Pleitbezorgers van het systeem van fiscale zegels wijzen op de goede samenwerking met De Post en op de mogelijke toename van de complexiteit van de verwerking bij de invoering van overschrijvingen, maar wellicht zal dit verzet op termijn verdwijnen.

Kunnen de cijfers met betrekking tot het aantal gevallen van seponering in Leuven doorgetrokken worden naar de rest van het land? Welk beleid voert het politieparket van Leuven ten aanzien van overtreders die niet of moeilijk in staat zijn om te betalen? Maken de parket-

Les parquets concluent-ils des accords avec les juges de police au sujet du traitement des dossiers?

N'est-il pas souhaitable que les prévenus qui contestent une perception immédiate, aient la possibilité d'introduire une procédure d'ordonnance de paiement par une déclaration faite directement au greffe, de sorte que le procureur n'ait pas le monopole de la requête de l'ordonnance?

Les parquets se concertent-ils au niveau national quant au mode de traitement de certains types d'infractions? La méthode de travail des parquets permet-elle d'identifier le mode de traitement le plus efficace?

Si les modifications au projet proposées par les huisiers de justice étaient acceptées, à combien se monteraient les frais de justice supplémentaires qui incomberaient ainsi aux contrevenants?

### *C. Réponses des experts*

Mme Deben estime que le système de poursuites adopté aux Pays-Bas – qui prévoit un véritable traitement administratif - ne donne pas de meilleurs résultats que la méthode belge. L'intervenante est opposée au traitement administratif intégral qui, même aux Pays-Bas, est jugé dépassé et contraire aux droits de la défense; ce système sera vraisemblablement adapté dans un avenir proche.

On observe par ailleurs une évolution identique du nombre de perceptions immédiates dans d'autres parquets de police, dont celui de Gand; l'intervenante ne peut toutefois pas dire si cette évolution concerne l'ensemble de la Belgique. La pratique du parquet de Louvain montre en tout état de cause qu'une répression efficace est possible dans le cadre budgétaire actuel.

L'intervenante souscrit à l'idée de faire traiter les perceptions immédiates par un organe administratif. Elle estime néanmoins que les infractions concernées doivent être maintenues dans la sphère pénale, eu égard aux garanties offertes par le droit pénal - notamment au niveau de la bonne administration de la justice. Il n'est pas non plus certain qu'un règlement purement administratif non assorti de garanties contraignantes en ce qui concerne les droits du contrevenant serait jugé conforme à la Convention européenne des droits de l'homme.

L'intervenante souligne encore la distinction importante existant entre les jugements rendus par défaut et les ordonnances de paiement: dans le premier cas, le contrevenant choisit lui-même de ne pas épuiser entièrement ses droits, tandis que, dans le second, ses droits sont limités par la loi.

ten met de politierechters afspraken over de afhandeling van dossiers?

Is het niet wenselijk is dat verdachten die een onmiddellijke inning betwisten de mogelijkheid krijgen om door een verklaring ter griffie zelf een procedure van beschikking tot betaling in te leiden, zodat de procureur niet het monopolie heeft voor de vordering van een beschikking?

Plegen de parketten op nationaal niveau overleg over de wijze waarop bepaalde types van overtredingen worden afgehandeld? Kan uit de werkpraktijk van de parketten blijken welke methode van afhandeling de meest efficiënte is?

Indien de wijzigingen aan het ontwerp die de gerechtshoofden voorstellen, zouden worden aangenomen, hoeveel bijkomende gerechtskosten zouden dan ten laste van de overtreders vallen?

### *C. Antwoorden van de deskundigen*

Mevrouw Deben is van oordeel dat het Nederlandse vervolgingssysteem, dat een echte administratieve afhandeling impliceert, geen betere resultaten oplevert dan de Belgische werkwijze. Zij is gekant tegen de integrale administratieve afhandeling, die momenteel ook in Nederland verouderd en strijdig met de rechten van verdediging wordt geacht en daarom wellicht binnenkort zal worden aangepast.

Bij andere politieparketten, onder meer dat van Gent, wordt eenzelfde evolutie van het aantal onmiddellijke inningen vastgesteld; zij kan echter niet bewijzen dat dit in het hele land het geval is. In elk geval wijst de praktijk van het parket van Leuven uit dat een efficiënte handhaving binnen het huidige budgettaire kader mogelijk is.

De spreekster stemt in met de toewijzing van de afhandeling van onmiddellijke inningen aan een administratief orgaan, maar pleit wel voor de vrijwaring van het strafrechtelijke karakter van de betrokken overtredingen omwille van de waarborgen die het strafrecht biedt, onder meer op het vlak van behoorlijke rechtsbedeling. Het staat overigens vooralsnog niet vast dat een louter administratieve afhandeling zonder afdwingbare garanties voor de rechten van de overtreder de toetsing met het Europees Verdrag ter bescherming van de Rechten van de Mens kan doorstaan.

Volgens de spreekster is er een belangrijk onderscheid tussen een rechterlijke uitspraak bij verstek en de beschikking tot betaling: in het eerste geval kiest de overtreder er zelf voor om zijn rechten niet volledig uit te putten, in het tweede geval worden zijn rechten wettelijk beperkt.

D'après *Mme Stinckens*, il est tout à fait possible d'instaurer un système de perception immédiate par virement: en effet, ce mode de règlement est déjà utilisé en matière de transaction et son application n'a jamais entraîné le moindre problème. La création d'un bureau central d'encaissement chargé du suivi des paiements mérite cependant d'être envisagée.

L'oratrice estime que l'introduction de l'ordonnance de paiement entraînera une augmentation de la charge de travail des parquets dès lors, notamment, que la procédure à l'examen prévoit des délais stricts.

La police ne dispose pas encore, à l'heure actuelle, de terminaux de paiement. Dès lors que ce mode de paiement contraint le contrevenant à se rendre au bureau de police, le gain d'efficacité, par rapport aux timbres fiscaux (pour lesquels le contrevenant doit également se déplacer une seule fois), n'est pas certain.

Le parquet peut prendre connaissance des cas de récidive en consultant le casier judiciaire ou grâce aux communications de la police. Toutefois, la communication pourrait certainement être organisée plus efficacement en créant un registre central électronique qui pourrait être consulté 24 heures sur 24.

L'oratrice estime que la principale insuffisance du projet réside dans l'obligation de requérir l'ordonnance de paiement lorsque les conditions prévues sont réunies. Lorsqu'une infraction susceptible d'être constatée au moyen d'un appareil automatique est constatée par un agent de police, une approche différenciée est, en revanche, bel et bien possible. L'oratrice estime qu'il y a là une discrimination injustifiée.

Le parquet s'accorde avec la police sur l'étalement du paiement des amendes infligées aux contrevenants qui éprouvent des difficultés de paiement tandis que, dans le cas de l'imposition de la perception immédiate, l'observation des facilités de paiement accordées est contrôlée par la police.

Si, jusqu'à présent, le parquet ne s'accorde pas avec les tribunaux de police en matière de politique de poursuite, il anticipe, dans certains cas, les problèmes prévisibles: s'il constate que les capacités de traitement des juges de police sont insuffisantes à un moment donné, il peut préférer la voie de la transaction à celle de la citation.

*M. Dams* répond que la plupart des ressorts judiciaires ne rencontrent aucun problème pour traiter les infractions dans les temps au moyen d'une procédure par défaut; dans la pratique, une ordonnance de paiement ne pourra sans doute pas être rendue plus rapidement.

*Mevrouw Stinckens* is van oordeel dat de betaling van onmiddellijke inningen per overschrijving probleemloos kan worden ingevoerd: bij de minnelijke schikkingen, die nu reeds op die manier betaald worden, heeft dit immers nooit problemen opgeleverd. Wel verdient de oprichting van een centraal inningskantoor, dat in staat voor de opvolging van de betalingen, overweging.

De spreekster gelooft dat de invoering van de beschikking tot betaling de werklust van de parketten zal doen toenemen, in het bijzonder omdat de voorliggende procedure in strikte termijnen voorziet.

Momenteel beschikt de politie nog niet over betaalterminals; omdat deze betaalwijze het noodzakelijk maakt dat een overtreder zich naar het politiekantoor begeeft, is de toename van de efficiëntie in vergelijking met de fiscale zegels (waarvoor de overtreder zich ook één keer moet verplaatsen) onzeker.

Het parket kan van recidive kennis nemen door raadpleging van het strafregister of door mededelingen van de politie. Niettemin kan de communicatie ongetwijfeld efficiënter worden georganiseerd, met name door de oprichting van een centraal elektronisch register, dat 24 uur per dag kan worden geraadpleegd.

De verplichting om te vorderen als de voorwaarden voor een beschikking tot betaling vervuld zijn is volgens de spreekster de belangrijkste tekortkoming van het ontwerp. Wanneer een misdrijf dat vatbaar is voor vaststelling door een automatisch toestel door een politieagent wordt vastgesteld, is een gedifferentieerde aanpak wél mogelijk, wat een ongerechtvaardigde discriminatie uitmaakt.

Het parket maakt met de politie afspraken over de gespreide betaling van boetes door overtreeders die met afbetalingsmoeilijkheden te kampen hebben: bij de oplegging van de onmiddellijke inning worden dan betalingsfaciliteiten toegekend, waarvan de naleving door de politie wordt gecontroleerd.

Tot dusver maakt het parket over het vervolgingsbeleid geen afspraken met de politierechtbanken. Wel anticipeert het parket in sommige gevallen op te verwachten problemen: indien vastgesteld wordt dat de verwerkingscapaciteit van politierechters op een bepaald moment onvoldoende groot is, kan het een minnelijke schikking verkiezen boven een dagvaarding.

*De heer Dams* antwoordt dat in de meeste rechtsgebieden de tijdige afhandeling van overtredingen door middel van een verstekprocedure geen probleem vormt; een beschikking tot betaling zal in de praktijk wellicht niet veel sneller afgeleverd kunnen worden.



Le système des quotas a été suspendu parce qu'il s'est avéré qu'une grande majorité des infractions pouvaient être traitées par le biais d'une perception immédiate par les services de police. Au sein des parquets, les transactions sont déjà traitées *de facto* d'une manière administrative, de sorte que l'instauration formelle du traitement administratif n'apporterait pas grand-chose.

Il va sans dire que les parquets respectent les directives du collège des procureurs généraux. En ce qui concerne la mise en œuvre de ces directives, le fonctionnement des parquets présente cependant des différences importantes; ainsi, des mesures divergentes sont prises dans les différents parquets afin de faire face le plus efficacement possible à l'augmentation de la charge de travail.

*M. Van Damme* conteste que les droits de la défense soient menacés dans le cadre de l'ordonnance de paiement: le ministère public doit faire savoir qu'il a l'intention de requérir une ordonnance de paiement et l'inculpé a ensuite la possibilité de formuler des observations. Sur la base de ces observations, le ministère public peut décider que les conditions pour requérir une ordonnance de paiement ne sont pas remplies, ou le juge de police peut refuser de rendre une ordonnance de paiement.

L'intervenant présume qu'un tiers à un quart des jugements par défaut pourraient faire l'objet d'une ordonnance de paiement; sur l'ensemble des affaires pénales traitées devant le tribunal de police, 10% environ pourraient être traitées au moyen de la nouvelle procédure.

La situation sociale précaire peut être prouvée de toutes les manières; selon l'exposé des motifs, dans de tels cas, le ministère public peut proposer, dès le début, des mesures alternatives.

Des mesures alternatives ne peuvent être imposées que si l'intéressé y consent, ce qui n'est pas possible dans le cas de jugements par défaut. Il appartient au juge de fixer le nombre d'heures de prestation de services; cette tâche ne relève pas de la responsabilité du législateur ou du Roi. Aujourd'hui, il se pose d'ailleurs aussi un problème, lorsque les gens ne paient pas une amende; à l'heure actuelle, avec l'accord du condamné, on inflige souvent, en remplacement, une interdiction de conduire, alors qu'en principe, l'intéressé n'a pas la possibilité de choisir entre l'amende et l'interdiction de conduire.

L'intervenant ne voit aucune objection à offrir à un inculpé la possibilité d'introduire une procédure d'ordon-

Het quotasysteem werd opgeschort omdat gebleken is dat een ruime meerderheid van de overtredingen door middel van onmiddellijke inningen in de schoot van de politiediensten kon worden afgehandeld. Binnen de parketten worden de minnelijke schikkingen *de facto* reeds op een administratieve manier afgehandeld, zodat de formele invoering van de administratieve afhandeling weinig meerwaarde zou opleveren.

De parketten leven vanzelfsprekend de richtlijnen van het college van procureurs-generaal na. Wat de implementering van die richtlijnen betreft, vertoont de werkwijze van de parketten wel belangrijke verschillen; zo worden op parketniveau uiteenlopende dienstmaatregelen getroffen om zo doeltreffend mogelijk om te kunnen gaan met de toenemende werklust.

*De heer Van Damme* betwist dat de rechten van de verdediging bij een beschikking tot betaling in het gedrang komen: het openbaar ministerie moet melden dat hij van plan is een beschikking tot betaling te vorderen en de verdachte krijgt vervolgens de mogelijkheid om opmerkingen te formuleren. Op grond van die opmerkingen kan het openbaar ministerie besluiten dat de voorwaarden voor de vordering van een beschikking tot betaling niet vervuld zijn of kan de politierechter weigeren een beschikking tot betaling af te leveren.

De spreker vermoedt dat een derde tot een vierde van de verstekvonnissen in aanmerking zou komen voor een beschikking tot betaling; in het geheel van de strafzaken die voor de politierechtbank behandeld worden, zou ongeveer 10% met de nieuwe procedure kunnen afgehandeld worden.

De sociaal precaire situatie kan op alle manieren beezen worden; volgens de memorie van toelichting kan het openbaar ministerie in dergelijke gevallen reeds vooraf alternatieve maatregelen voorstellen.

Alternatieve maatregelen kunnen maar opgelegd worden als de betrokkene ermee instemt, wat in het geval van verstekvonnissen niet mogelijk is. De bepaling van het aantal uren dienstverlening is de opdracht van de rechter; dit behoort niet tot de verantwoordelijkheid van de wetgever of de Koning. Vandaag doet zich overigens ook een probleem voor wanneer mensen een boete niet betalen; momenteel wordt dan vaak met instemming van de veroordeelde een vervangend rijverbod opgelegd, terwijl de betrokkene in beginsel niet de mogelijkheid heeft om een keuze te maken tussen boete en rijverbod.

De spreker heeft geen bezwaar tegen de toekenning aan een verdachte van de bevoegdheid om een proce-

nance de paiement, à l'instar de la possibilité de comparution volontaire qui existe en matière pénale (et qui permet aux contrevenants d'échapper aux frais de citation par un huissier de justice ou à une sanction administrative).

*M. Evenepoel* considère que, d'une part, la perception immédiate a généré une charge travail supplémentaire pour la police, mais que, d'autre part, grâce à cette procédure, il y a moins souvent lieu d'entendre les contrevenants (ce qui vaut, il est vrai, dans une plus large mesure pour la police bruxelloise que pour d'autres zones de police, parce qu'à Bruxelles, les infractions sont commises plus souvent qu'en moyenne par des personnes qui habitent dans une autre zone de police). La charge de travail supplémentaire pour un type de travail a donc été partiellement compensée par la diminution d'autres tâches, même si le glissement des tâches requiert néanmoins une rapide automatisation. Mais même après une automatisation poussée, il y a lieu de maintenir la possibilité d'intenter une procédure judiciaire, notamment en cas de contestation de l'identité du contrevenant. Un traitement purement administratif, sans possibilité de défense, est inacceptable.

*M. Snoeck* tentera de formuler une réponse à la question du coût supplémentaire engendré par les modifications qu'il propose (signification de l'ordonnance de paiement, exécution par toutes voies de droit).

*M. Kenis* indique que les parquets présentent des différences notables en matière d'efficacité. Actuellement, le parquet général de Gand réalise une enquête en vue de rationaliser les pratiques des parquets sur la base des méthodes de travail les plus efficaces. Un ressort obtient parfois de meilleurs résultats qu'un autre lorsque, par exemple, le procureur général et le gouverneur attachent plus ou moins d'importance à la sécurité routière. En dépit de la demande du procureur général visant à uniformiser le traitement des infractions routières sur l'ensemble du territoire, les corps de police continuent de ne pas les traiter de la même manière. Une même infraction donnera lieu à un avertissement chez les uns et à une perception immédiate chez les autres. La Flandre orientale a anticipé en uniformisant au maximum les systèmes informatiques. Il importe que le ministère public entretienne des contacts permanents avec les corps de police au sujet de la politique répressive. Le nombre de constats augmente par exemple lorsqu'on place une caméra automatique. La différence se situe moins au niveau de la législation qu'au niveau du risque pour le conducteur d'être verbalisé. L'augmentation des contrôles se traduit par une réduction du nombre des infractions. Dans cette optique, le Fonds des amendes routières aura plus d'influence sur la sécurité

de van beschikking tot betaling in te leiden, zoals ook in strafzaken de mogelijkheid van vrijwillige verschijning bestaat (waardoor overtreders de kosten voor dagvaarding door een gerechtsdeurwaarder of een administratieve sanctie ontlopen).

*De heer Evenepoel* stelt dat enerzijds de onmiddellijke inningen tot bijkomende werklast voor de politie aanleiding hebben gegeven, maar dat anderzijds door deze procedure overtreders minder vaak dienen te worden verhoord (wat wel in grotere mate geldt voor de Brusselse politie dan voor andere politiezones omdat overtredingen in Brussel vaker dan gemiddeld gepleegd worden door personen die in een andere politiezone wonen). De bijkomende werklast voor één type werk werd dus gedeeltelijk gecompenseerd door de vermindering van andere taken, al maakt de verschuiving van de taken een snelle automatisering wel noodzakelijk. Ook na een doorgedreven automatisering moet de mogelijkheid van een gerechtelijke procedure blijven bestaan, onder meer voor betwisting van de identiteit van de overtreder. Een volledig administratieve afhandeling zonder mogelijkheid tot verweer is niet aanvaardbaar.

*De heer Snoeck* zal trachten een antwoord te formuleren op de vraag naar de bijkomende kostprijs van de wijzigingen die hij voorstelt (betekening van de beschikking tot betaling, uitvoering door alle middelen van recht).

*De heer Kenis* stelt dat de parketten op het vlak van efficiëntie grote verschillen vertonen. Momenteel voert het parket-generaal van Gent een onderzoek uit om de aanpak van de parketten te stroomlijnen volgens de meest efficiënte werkmethoden. Een ressort scoort soms beter dan een ander omdat de procureur-generaal en de gouverneur bijvoorbeeld meer of minder belang hechten aan de verkeersveiligheid. Ondanks de vraag van de procureur-generaal om verkeersmisdrijven overal op een uniforme wijze aan te pakken, worden ze niet in elk politiekorps op dezelfde wijze afgehandeld. Bepaalde overtredingen geven bij de enen aanleiding tot een waarschuwing en bij de anderen tot een onmiddellijke inning. In Oost-Vlaanderen heeft men hierop geanticipeerd door de informatica zoveel mogelijk uniform te maken. Het openbaar ministerie moet over het handhavingsbeleid voortdurend met de politiekorpsen communiceren. Het aantal vaststellingen verhoogt wanneer men bijvoorbeeld een onbemande camera plaatst. Het is minder een kwestie van wetgeving dan van pakkans. Meer controles doen het aantal inbreuken dalen. Aldus zal het verkeersboetefonds meer invloed hebben op de verkeersveiligheid dan de verkeerswetgeving als zodanig. Er moeten opnieuw 'verzachtende omstandigheden' in rekening worden gebracht. Wat de juiste spanning tus-

routière que la législation en tant que telle. Une fois encore, il convient de prendre en compte certaines « circonstances atténuantes ». Il est difficile de définir la juste tension entre perception immédiate et transaction – le montant, déjà élevé, de la perception immédiate est majoré de 10 euros. Les procureurs généraux peuvent adapter les tarifs en la matière. L'intervenant préfère ne pas se prononcer quant à l'incidence des amendes élevées sur la sécurité routière. Il considère toutefois que l'amende n'est pas toujours la sanction la plus appropriée. La *Belgian Accident Research Team* (BART) a été créée au sein de l'Institut belge pour la Sécurité routière afin d'analyser les accidents survenus en Région bruxelloise. Les amendes sont perçues au nom du procureur du Roi. Il est toutefois préférable que l'exécution forcée soit confiée aux huissiers de justice.

#### IV. — RÉUNION DU 20 AVRIL 2005: DÉCISION DE LIMITER LA DISCUSSION AUX RÈGLES RELATIVES À LA PERCEPTION DES AMENDES

La commission estime, à l'unanimité, que la liste des propositions de loi jointes au projet de loi – en vertu d'une décision prise par la commission le 23 février 2005, et non par simple application de l'article 24, alinéa 3, du Règlement de la Chambre – est beaucoup trop longue.

Le ministre de la Mobilité estime que l'on pourrait établir la répartition suivante:

1. Le projet de loi relatif à l'ordonnance de paiement (DOC 51 1428/001) ainsi que toutes les propositions de loi traitant des règles de perception des amendes (propositions de loi n<sup>os</sup> 154, 746, 1111 et la proposition de loi n<sup>o</sup> 205, jointe ultérieurement, dont la portée est certes plus générale et dont l'examen a déjà été entamé, mais qui peut malgré tout être classée dans la catégorie des « propositions de loi relatives aux règles de perception des amendes »).

2. L'évaluation de la loi du 7 février 2003 – la loi relative à la police de la circulation routière – donnera lieu à la communication d'un rapport définitif, mais également à l'examen d'un projet de loi en la matière auquel seraient jointes toutes les propositions de loi visant une révision de la loi du 7 février 2003.

3. La problématique de la formation à la conduite peut faire l'objet d'une discussion distincte.

4. Enfin, on pourrait examiner toutes les propositions de loi qui visent à modifier le Code de la route. Le ministre de la Mobilité s'engage, pour des motifs de technique juridique, à couler sous forme d'arrêté royal, toutes les propositions de loi qui pourraient se prévaloir d'une majorité. Il convient à tout prix d'éviter que le Code de

sen onmiddellijke inning en minnelijke schikking – het reeds hoge bedrag van de onmiddellijke inning verhoogd met 10 EUR – is moeilijk in te schatten. De procureurs-generaal kunnen terzake de tarieven aanpassen. De spreker wenst zich niet uit te spreken over de invloed van de hoge boetes op de verkeersveiligheid. Hij is evenwel van oordeel dat de aangepaste straf niet altijd een geldboete is. Binnen het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid werd het BART – *Belgian Accident Research Team* – opgericht dat de ongevallen in het Brusselse analyseert. De boetes worden door de ontvangers in naam van de procureur des Konings geïnd. De gedwongen uitvoering gebeurt evenwel best door gerechtsdeurwaarders.

#### IV. — VERGADERING VAN 20 APRIL 2005: BESLISSING OM DE BESPREKING TE BEPERKEN TOT DE INNINGSREGELS VAN DE BOETES

De commissie is eenparig van oordeel dat de lijst wetsvoorstellen die aan het wetsontwerp – krachtens een beslissing van de commissie op 23 februari 2005, niet louter door toepassing van artikel 24, derde lid, van het kamerreglement – veel te lang is.

*De minister van Mobiliteit* is van oordeel dat men de volgende indeling zou kunnen maken:

1. Het wetsontwerp aangaande de beschikking tot betaling (DOC 51 1428/001) plus al die wetsvoorstellen die handelen over de inningsregels van de boetes (wetsvoorstellen nr. 154, 746, 1111 en het later toegevoegde wetsvoorstel nr. 205, dat weliswaar ruimer was en waarvan de bespreking reeds werd aangevat, maar dat niettemin ook bij de categorie « wetsvoorstellen betreffende de inningsregels van de boetes » kan worden ingedeeld).

2. De evaluatie van de wet van 7 februari 2003 – de zogeheten « verkeerswet » – zal aanleiding zijn tot de mededeling van een definitief verslag, maar ook van de bespreking van een wetsontwerp terzake waar alle wetsvoorstellen die een herziening van de wet van 7 februari 2003 beogen aan toegevoegd zouden worden.

3. De problematiek van de rijopleiding kan het voorwerp zijn van een aparte bespreking.

4. Ten slotte zouden alle wetsvoorstellen aan bod kunnen komen die het verkeersreglement beogen te wijzigen. De minister van Mobiliteit verbindt er zich toe wetsvoorstellen die zouden kunnen bogen op een meerderheid om juridisch-technische redenen in een koninklijk besluit te gieten. Er moet absoluut vermeden wor-

la route contienne à la fois des règles pouvant être modifiées par un arrêté royal et d'autres règles ne pouvant être modifiées que par une loi.

## V. — RÉUNIONS DES 25 MAI, 15 ET 20 JUIN 2005: NOUVEAU TEXTE DE BASE

### A. Exposé du ministre de la Mobilité

Le ministre de la Mobilité souligne qu'à l'issue des auditions, le gouvernement a conclu qu'il n'était pas nécessaire de prévoir une nouvelle procédure telle que l'ordonnance de paiement. D'autre part, la poursuite de l'aménagement de la loi du 7 février 2003 – appelée également «loi relative à la police de la circulation routière» – à la lumière des divers arrêts de la Cour d'arbitrage, reste une priorité.

Le ministre répond à une question de M. Jef Van den Bergh concernant la raison pour laquelle le texte ne supprime pas l'ordre de paiement – qui figurait dans la loi initiale relative à la police de la circulation routière – que la Cour d'arbitrage a déjà annulé dans la réglementation précitée.

### 1° Catégorisation des infractions

Le ministre attire l'attention sur l'article 7 du nouveau texte (Doc 51 1428/004). Cet article doit modifier l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière, qui n'a pas été annulé par la Cour d'arbitrage dans sa formulation actuelle. Il a cependant été demandé de mieux définir ce que recouvrait la notion de «grave» dans l'expression infraction «grave». À l'heure actuelle, il n'est plus fait état d'infractions graves, mais les quatre catégories d'infractions sont adaptées en fonction du risque d'accidents qu'elles présentent.

Les infractions de la quatrième catégorie créent directement un risque d'accident entraînant quasi automatiquement un dommage corporel (danger direct, dommage physique quasi inévitable), les infractions de la troisième catégorie créent directement un risque d'accident sans plus (danger direct), les infractions de la deuxième catégorie peuvent conduire indirectement à un accident (elles créent un danger indirect). Toutes les infractions qui ne peuvent être classées dans l'une de ces trois catégories sont des infractions de la première catégorie. Chaque fois que le gouvernement classe une infraction particulière dans une catégorie, il doit se jus-

den dat de verkeersreglementering regels zou gaan bevatten die door een koninklijk besluit kunnen worden gewijzigd terwijl andere regels dan slechts weer zouden kunnen worden gewijzigd bij wet.

## V. — VERGADERINGEN VAN 25 MEI, 15 EN 20 JUNI 2005: NIEUWE BASIS TEKST

### A. Toelichting door de minister van Mobiliteit

De minister van Mobiliteit onderstreept dat na de hoorzittingen de regering tot het besluit is gekomen dat er geen nood was aan een nieuwe procedure als de beschikking tot betaling. Anderzijds blijft het streven naar het verder stroomlijnen van de wet van 7 februari 2003 – de zogeheten 'verkeerswet' – in het licht van de diverse arresten van het Arbitragehof een prioriteit.

De minister antwoordt op een vraag van de heer Jef Van den Bergh waarom de tekst het bevel tot betaling – dat in de oorspronkelijke verkeerswet was opgenomen – niet weglaat, dat het Arbitragehof voornoemde regeling reeds heeft vernietigd.

### 1° Categorisering overtredingen

De minister vestigt de aandacht op artikel 7 van de nieuwe tekst (DOC 51 1428/004). Dit artikel moet artikel 29 van de verkeerswet wijzigen. Dat is in zijn huidige formulering niet door het Arbitragehof vernietigd. Wel was gevraagd beter te omschrijven wat het begrip 'zwaar' in 'zware' overtreding omvatte. Thans wordt niet meer gewag gemaakt van zware overtredingen, maar worden de vier categorieën aangepast naargelang van het risico op ongevallen dat ze inhouden.

Overtredingen van de vierde categorie creëren rechtstreeks een risico op ongeval waarbij lichamelijke schade quasi-onvermijdelijk is (direct gevaar, quasi-onvermijdbare fysieke schade), overtredingen van de derde categorie creëren rechtstreeks een risico op ongeval zonder meer (direct gevaar), overtredingen van de tweede categorie kunnen onrechtstreeks leiden tot een ongeval (creëert indirect gevaar). Alle andere overtredingen die niet in een van deze drie categorieën ondergebracht kunnen worden, zijn overtredingen die niet in een van deze drie categorieën ondergebracht kunnen worden, zijn overtredingen van de eerste graad.

tifier. Cette procédure permet de répondre à l'observation fondamentale formulée par la Cour d'arbitrage en la matière.

### 2° Retrait du permis de conduire

Le retrait du permis de conduire par le procureur du Roi pour une période de plus de 15 jours ne peut être considéré comme une mesure de sécurité. Dans la mesure où il s'agit d'une sanction, le juge doit pouvoir contrôler le retrait. Le procureur du Roi pourrait désormais retirer le permis de conduire pour une période inférieure ou égale à 15 jours. Par la suite, la mesure peut être reportée deux fois pour une durée de trois mois mais elle doit alors être prononcée par un juge de police.

La procédure de retrait du permis de conduire est de la sorte mise en phase avec l'arrêt n° 154/2004 du 22 septembre 2004 de la Cour d'arbitrage. La nouvelle procédure limite la possibilité de retrait sur réquisition du procureur du Roi à 15 jours maximum. Seul le tribunal de police peut proroger cette période. A cette fin, le procureur du Roi doit requérir au juge de police une ordonnance de prolongation. Il peut requérir cette prolongation au moment même du retrait, au plus tard dans les cinq jours suivant le retrait. Si, au moment du retrait, le procureur du Roi décide de requérir l'extension de la période de 15 jours, la police délivre au moment du retrait au contrevenant une citation à comparaître devant le juge de police. Si le procureur du Roi décide de requérir la prolongation plus tard, à tout le mois dans les cinq jours suivant le retrait, le contrevenant est cité à comparaître par pli judiciaire.

### 3° Tutelle des règlements complémentaires en matière de circulation

La loi relative à la police de la circulation routière tendait à supprimer la surveillance par l'État fédéral des règlements complémentaires arrêtés par les communes. Cette disposition a toutefois supprimé en même temps la compétence de contrôle des régions. Le projet à l'examen rétablit cette compétence, alors que la surveillance fédérale est effectivement supprimée, conformément à l'intention initiale.

### 4° Dépenalisation du stationnement momentané

Par définition, le stationnement est toujours momentané. C'est pourquoi, notamment du fait de la circulaire des procureurs généraux en la matière, la notion de 'stationnement momentané' prête à confusion. Le station-

Telkens de regering een bepaalde overtreding in een bepaalde categorie onderbrengt, moet ze dit verantwoorden. Aldus wordt tegemoet gekomen aan de basisopmerking van het Arbitragehof terzake.

### 2° Intrekking rijbewijs

De intrekking van het rijbewijs door de procureur des Konings voor een periode langer dan 15 dagen kan niet als een beveiligingsmaatregel worden aangemerkt. Aangezien het een sanctie betreft, moet de rechter de intrekking kunnen toetsen. Thans zou de procureur des Konings het rijbewijs kunnen intrekken voor een periode die korter of gelijk is aan 15 dagen. Daarna zou de maatregel weliswaar tweemaal voor een periode van drie maand verlengd kunnen worden, maar wel dienen uitgesproken te worden door een politierechter.

De procedure van de intrekking van het rijbewijs wordt hiermee aangepast aan het arrest van het arbitragehof nr. 154/2004 van 22 september 2004. De procureur des Konings kan in de nieuwe procedure het rijbewijs nog voor maximaal 15 dagen intrekken. Enkel de politierechtbank kan de termijn verlengen. De procureur des Konings moet hiervoor een beschikking tot verlenging vorderen bij de politierechter. Hij kan beslissen deze beschikking te vorderen op het moment van de intrekking zelf, of ten laatste binnen de vijf dagen na de intrekking. Indien de procureur op het moment van de intrekking beslist dat de verlenging zal gevorderd worden, levert de politie op het moment van de intrekking van het rijbewijs tegelijk een oproep tot verschijning voor de politierechter af aan de overtreder. Indien de procureur later, maar in ieder geval binnen de vijf dagen na de intrekking de verlenging vordert, wordt de overtreder bij gerechtsbrief opgeroepen te verschijnen.

### 3° Voogdij over aanvullende verkeersreglementen

De verkeerswet wilde het toezicht van de federale overheid over de aanvullende, door de gemeentes uitgevaardigde verkeersreglementen afschaffen. Hierdoor werd evenwel ook de toezichtbevoegdheid van de gewesten afgeschaft. Deze laatste wordt thans in ere hersteld terwijl de federale toezichtbevoegdheid wel dege-lijjk, zoals oorspronkelijk de bedoeling was, is afgeschaft.

### 4° Depenalisering van tijdelijk parkeren

Parkeren is per definitie altijd tijdelijk. Er onstond derhalve, mede door de omzendbrief van de procureurs-generaal terzake, verwarring over het begrip 'tijdelijk parkeren'. Beurtelings parkeren wordt hier thans van uit-

nement en alternance en est aujourd'hui exclu. En d'autres termes, l'interprétation rigide, qui était, du reste, l'interprétation initiale, est rétablie.

#### 5° Modifications diverses

Les renvois faits antérieurement au franc belge (BEF) sont remplacés par des renvois à l'euro (EUR).

#### B. Procédure d'association

Les réunions de concertation des 6 et 8 juin 2005 ont débouché sur deux conclusions:

– Dès lors que les régions souhaitent examiner les implications de la suppression de la tutelle spécifique de l'autorité fédérale sur les règlements complémentaires, la date d'entrée en vigueur de la disposition de l'amendement concernée sera fixée par arrêté royal.

– Dès lors que la répartition des moyens du fonds de la sécurité routière est contestée, ce point devra être réexaminé. La procédure de concertation ne sera clôturée qu'à l'issue d'une procédure d'avis formel des gouvernements régionaux, qui sera clôturée sous peu.

La précision des critères de répartition du fonds de la sécurité routière cadre avec la teneur des plans de sécurité des zones de police. La réforme annoncée sera réalisée dans le cadre d'une autre réglementation, éventuellement par la présentation d'un amendement à une loi-programme.

#### C. Discussion générale

##### C.1. Questions et observations des membres

*M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang)* estime que l'amendement à l'examen va dans la bonne direction. D'autre part, de nombreux problèmes importants n'y sont pas abordés. S'il prévoit des règles en ce qui concerne les amendes et la catégorisation des infractions routières, l'amendement reste muet à propos de l'infrastructure, de la sécurité du véhicule, du respect des règles et de la sensibilisation. Le ministre prépare-t-il d'autres initiatives législatives concernant les sujets précités?

L'intervenant déplore que l'avis du Conseil d'État ne soit pas encore disponible au moment d'entamer l'examen de l'amendement. L'arrêté royal devant donner exécution à la catégorisation des infractions est-il déjà

gesloten. Dit impliceert dat de enge interpretatie, welke ook de oorspronkelijke interpretatie was, in ere wordt hersteld.

#### 5° Diverse wijzigingen

De vroegere verwijzingen in Belgische francs (BEF) worden gewijzigd in verwijzingen in euro's (EUR).

#### B. Betrokkenheidsprocedure

Tijdens de overlegvergaderingen van 6 en 8 juni 2005 werden twee conclusies getrokken:

– Omdat de gewesten de implicaties van de afschaffing van de bijzondere voogdij van de federale overheid over de aanvullende reglementen wil onderzoeken, zal de datum van inwerkingtreding van de betrokken bepaling van het amendement per koninklijk besluit worden geregeld.

– Omdat de verdeling van de middelen van het verkeersveiligheidsfonds wordt betwist, dient dit punt opnieuw te worden besproken. De procedure van overleg zal pas worden afgesloten na een procedure van formeel advies van de gewestregeringen, die zeer binnenkort wordt afgesloten.

De verfijning van de verdelingscriteria van het verkeersveiligheidsfonds vertoont samenhang met de inhoud van de veiligheidsplannen van de politiezones. De aangekondigde hervorming zal in andere regelgeving tot stand komen, eventueel door de indiening van een amendement op een programmawet.

#### C. Algemene bespreking

##### C.1. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang)* is van oordeel dat het voorliggende amendement de goede richting uitgaat. Anderzijds worden veel belangrijke problemen niet aangepakt. Het amendement voorziet in een regeling voor de boetes en de categorisering van verkeersovertredingen, maar bewaart het stilzwijgen over de infrastructuur, de veiligheid van het voertuig, de handhaving en sensibilisering. Bereidt de minister met betrekking tot die onderwerpen andere wettelijke initiatieven voor?

De spreker betreurt dat bij de start van de bespreking van het amendement het advies van de Raad van State nog niet beschikbaar is. Is het koninklijk besluit dat uitvoering zal verlenen aan de categorisering van

disponible? Étant donné qu'il est encore impossible, à l'heure actuelle, d'appréhender correctement l'évolution de la sécurité routière dans notre pays, la politique menée dans ce domaine ne peut pas être soumise à évaluation. Force est de constater que, plusieurs années après l'implémentation de la réforme des polices, les statistiques relatives aux accidents ne sont toujours pas fiables.

L'élaboration d'une politique cohérente en matière de circulation routière - qui devra également contenir un volet répressif -, doit passer par la régionalisation de cette matière. Un nouveau transfert financier important a encore été opéré récemment: 83% des moyens alimentant le fonds des amendes routières sont d'origine flamande, alors que les zones de police flamandes perçoivent seulement 57% des revenus y afférents. Quand les critères de répartition des recettes du fonds seront-ils affinés? Cet affinement entraînera-t-il une répartition plus juste?

Si l'on veut renforcer l'adhésion populaire à une politique répressive correcte, il convient de veiller à ce que les montants des amendes répondent au sens de l'équité et s'inscrivent dans un cadre juridique stable et clair. L'intervenant déplore que l'absence du port de la ceinture se situe dans la catégorie des infractions les plus légères, alors que cette obligation revêt une importance particulière pour la sécurité routière. Par ailleurs, il ne souscrit pas à l'approche extrêmement sévère adoptée à l'égard des excès de vitesse commis dans les zones 30. Il estime qu'il convient en premier lieu de modifier l'infrastructure, pour organiser ensuite une répression sévère.

L'instauration de moyens de paiement renforcera grandement l'efficacité du traitement des infractions. Quand le ministre prendra-t-il des initiatives en ce sens? Les technologies modernes peuvent également permettre un échange d'informations poussé entre les parquets et les zones de police et promouvoir de ce fait un traitement uniforme des infractions sur l'ensemble du territoire.

Le juge peut condamner le contrevenant à une peine inférieure au minimum légal si celui-ci peut prouver de quelque manière que ce soit qu'il est dans une situation sociale précaire. Cette disposition risque d'entraîner des abus.

*M. Philippe Monfils (MR)* souhaite des garanties en ce qui concerne le respect du délai de quinze jours. Dans la pratique, sans l'exercice d'un contrôle par un juge, ce délai pourrait largement être dépassé. En outre, l'intervenant fustige l'avant-dernier article du texte de base, qui est en contradiction avec l'article 2 du Code pénal. Cet article dispose que la peine la moins forte peut toujours être appliquée pour des faits qui ont été commis avant l'entrée en vigueur de la loi. Ce principe est ici

overtredingen reeds beschikbaar? Dat de evolutie van de verkeersveiligheid in ons land nog steeds niet correct kan worden ingeschat, maakt een evaluatie van het gevoerde beleid onmogelijk. Jaren na de implementatie van de politiehervorming zijn de ongevallenstatistieken nog steeds niet betrouwbaar.

Een coherent verkeersbeleid, dat ook een luik handhaving moet bevatten, wordt enkel mogelijk door de regionalisering van deze materie. Recentelijk is een belangrijke nieuwe financiële overdracht ontstaan: 83% van de middelen in het verkeersboetefonds zijn afkomstig van Vlaanderen, maar de Vlaamse politiezones ontvangen slechts 57% van de inkomsten ervan. Wanneer zullen de criteria voor de verdeling van de opbrengsten van het fonds verfijnd worden? Zal de verfijning een meer rechtvaardige verdeling opleveren?

Het draagvlak voor een correct handhavingsbeleid kan bij de bevolking enkel groeien als de boetebedragen met het rechtvaardigheidsgevoel stroken en als er een stabiel en duidelijk juridisch kader is. Wegens het bijzondere belang voor de verkeersveiligheid betreurt de spreker dat het niet dragen van de gordel in de lichtste categorie van overtredingen wordt ondergebracht. Anderzijds is de zeer strenge aanpak van snelheids-overtredingen in een zone-30 niet de beste aanpak. De infrastructuur moet eerst anders worden ingericht, vervolgens kan een strenge handhaving plaatsvinden.

De efficiënte verwerking van overtredingen wordt in belangrijke mate bevorderd door de invoering van betaalmiddelen. Wanneer zal de minister hier werk van maken? De moderne technologieën kunnen ook dienstig zijn voor een verregaande uitwisseling van gegevens tussen de parketten en de politiezones, waardoor een gelijke behandeling van overtredingen op het hele grondgebied mogelijk wordt.

De rechter mag in zijn veroordeling een straf uitspreken die lager is dan de wettelijke minimumstraf indien de overtreder zijn sociaal precaire situatie op om het even welke wijze kan bewijzen. Deze bepaling zou wel eens tot misbruiken kunnen leiden.

*De heer Philippe Monfils (MR)* wenst garanties no-pens het eerbiedigen van de termijn van 15 dagen. In de praktijk zou deze termijn zonder controle door een rechter ruimschoots overschreden kunnen worden. Voorts is de spreker niet te sprekenover het voorlaatste artikel van de basistekst, dat in tegenspraak is met artikel 2 van het Strafwetboek. Dat artikel bepaalt dat steeds de lichtere straf kan worden toegepast voor feiten die gepleegd zijn voor de inwerkingtreding van de wet. Dit

foulé aux pieds. L'argument selon lequel tant les services de police que les tribunaux ne pourront plus fonctionner du fait qu'ils devront passer, au dernier moment, de la règle en vigueur au moment de l'infraction à la règle plus indulgente de l'amendement à l'examen, n'est pas pertinent.

L'intervenant préconise l'organisation d'un débat de fond sur la manière d'aborder la problématique de la sécurité routière. Un traitement trop rapide peut porter atteinte à la sécurité juridique et à la portée sociale de la réglementation. À son estime, le ministre n'accorde pas suffisamment d'attention à divers problèmes juridiques qui peuvent se poser et commet une erreur en affirmant dans les media que la sécurité routière est plus importante que la sécurité juridique.

Le retard encouru par le dossier ces derniers mois n'est pas imputable au parlement et ne justifie pas l'urgence. Ne serait-il pas préférable, à la lumière des divers avis et arrêts négatifs rendus au sujet de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, de temporiser quelque peu, ce qui permettrait d'organiser un débat sur les options à prendre?

Depuis la préparation et l'adoption de la loi du 7 février 2003, on observe une évolution qui préoccupe l'intervenant: les automobilistes sont sanctionnés trop sévèrement sur divers plans. C'est ainsi qu'il juge illogique que les règles en matière de récidive et de prescription soient plus strictes pour les automobilistes que pour d'autres usagers de la route ou certains délinquants. Le texte à l'examen franchit une étape supplémentaire dans la criminalisation de l'automobiliste.

Les propositions de la Commission fédérale pour la sécurité routière sont judicieuses, mais la vocation d'un parlement n'est pas de reprendre des recommandations d'organes consultatifs sans autre forme de débat; au contraire, le législateur doit trancher lui-même les questions les plus importantes.

L'amendement décrit trop sommairement les quatre catégories d'infractions et confère ainsi une marge d'appréciation trop large au gouvernement. L'intervenant n'est pas disposé à soutenir le texte, à moins que le ministre informe au préalable le Parlement de la teneur de l'arrêté royal qui sera pris en exécution de la loi. Dans quelle catégorie sera par exemple classé le non-respect d'un feu orange? Et qu'en est-il du fait de ne pas fermer à clef son véhicule?

La réduction des amendes minimales est opportune, mais pourquoi les amendes maximales n'ont-elles pas aussi été abaissées? L'intervenant n'estime pas souhaitable d'affiner les amendes pour excès de vitesse à ce point qu'à chaque kilomètre par heure supplémen-

principe wordt hier de nek omgedraaid. Het argument dat zowel politiediensten als rechtbanken niet meer zullen kunnen werken doordat ze op het laatste moment van de ten tijde van de overtreding geldende regel op de mildere regel van het ter bespreking voorliggende amendement zullen moeten overschakelen, snijdt geen hout.

De spreker is voorstander van een debat ten gronde over de aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek. Een te snelle afhandeling kan risico's opleveren voor de rechtszekerheid en voor het maatschappelijk draagvlak van de regeling. De minister gaat zijns inziens te licht over diverse juridische problemen die kunnen ontstaan en gaat bovendien in de fout door in de media te stellen dat verkeersveiligheid belangrijker is dan rechtszekerheid.

Dat het dossier de laatste maanden vertraging heeft opgelopen, ligt niet aan het parlement en verantwoordt geen spoedprocedure. Kan er, in het licht van de diverse negatieve adviezen en arresten die over de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid werden uitgesproken, niet beter even getemporeerd worden, waardoor een debat over de te nemen opties mogelijk wordt?

Sinds de voorbereiding en de aanneming van de wet van 7 februari 2003 is een evolutie aan de gang die de spreker zorgen baart: automobilisten worden op diverse vlakken overdreven streng aangepakt. Zo vindt hij het niet logisch dat de regels inzake herhaling en verjaring strenger zijn voor automobilisten dan voor andere weggebruikers of delinquenten. Ook de voorliggende tekst begeeft zich verder op het pad van criminalisering van de automobilist.

De voorstellen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid zijn zinvol, maar het is niet de roeping van een parlement om aanbevelingen van adviesorganen zonder verder debat over te nemen; de wetgever dient integendeel zelf de belangrijkste knopen door te hakken.

Omdat de vier categorieën van overtredingen in het amendement op een te ruime manier worden omschreven, krijgt de regering een overdreven grote beoordelingsmarge. De spreker is niet bereid zijn goedkeuring te hechten aan de tekst tenzij de minister het parlement vooraf inlicht over de inhoud van het koninklijk besluit dat in uitvoering van de wet zal worden genomen. In welke categorie zal bijvoorbeeld het negeren van het oranje licht worden ondergebracht? Of het niet op slot doen van zijn voertuig?

De minimumboetes werden terecht verlaagd, maar waarom werden de maximumboetes niet eveneens verminderd? De spreker acht het niet wenselijk dat boetes voor snelheidsovertredingen dermate verfijnd worden dat elke kilometer per uur waarmee de toegelaten maxi-



taire dépassant la vitesse maximale autorisée correspondre un autre montant d'amende. Les radars ne sont d'ailleurs pas suffisamment fiables pour que les amendes recueillent une adhésion suffisante au sein de la société. Il serait préférable de délimiter, par exemple, des tranches de 10 kilomètres par heure. En tout état de cause, il convient de préciser, au préalable et en toute transparence, le montant précis des amendes.

Le texte à l'examen n'est pas conforme à l'esprit de l'arrêt de la Cour d'arbitrage 154/2004, selon lequel le retrait du permis de conduire pour une durée de plus de 15 jours ne peut être qualifié de mesure de sécurité mais de sanction, qui ne peut être infligée que par un juge de police. L'amendement permet de prolonger de deux fois trois mois une interdiction de circulation, jusqu'à une période maximale de 195 jours. Bien qu'il appartienne au juge de police de statuer sur la prolongation, celui-ci ne peut (lors de la première prolongation) se prononcer sur le fond et il n'est pas tenu (lors de la deuxième prolongation) de juger du fond de l'affaire, ce qui porte préjudice aux droits de la défense. Si le texte n'est pas adapté, il y a fort à craindre que la Cour d'arbitrage annule cette disposition.

La sécurité juridique est compromise dans la mesure où l'on ignore si l'ancienne loi relative à la police de la circulation routière, en vigueur avant le 1<sup>er</sup> mars 2004, est plus sévère que la loi du 7 février 2003, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2004. L'ancienne loi prévoyant encore une peine d'emprisonnement (non appliquée *de facto*), un raisonnement juridique correct semblait conduire à la conclusion que la nouvelle loi devait être considérée comme plus clémente et devait donc être appliquée, à partir du 1<sup>er</sup> mars 2004, aux infractions antérieures. En réponse à une question préjudicielle (arrêt 45/2005), la Cour d'arbitrage a toutefois considéré que la nouvelle loi est plus sévère que l'ancienne et que celle-ci doit donc être appliquée aux infractions commises avant le 1<sup>er</sup> mars 2004 mais jugées après cette date. Cette décision remet en question la valeur juridique de nombreux jugements déjà rendus.

Le placement d'un sabot peut *de facto* être ressenti comme une peine par le contrevenant. Des garanties légales sont donc nécessaires en ce qui concerne les cas dans lesquels un sabot peut être placé et les méthodes pouvant être utilisées en la matière. Par suite du placement d'un sabot à des endroits arbitraires, les autorités locales peuvent en outre se trouver face à des circonstances imprévues.

L'intervenant conclut que s'il est indispensable d'édicter une réglementation promouvant la sécurité routière, cette réglementation doit être réfléchie, adaptée et équitable. Différents aspects doivent être intégrés au débat: la responsabilité des usagers faibles, les systèmes tech-

mumsnelheid wordt overschreden een ander boetebedrag oplevert. De radarapparatuur is overigens niet voldoende betrouwbaar om een voldoende groot maatschappelijk draagvlak voor de boetes te waarborgen. Men kan beter schijven van bijvoorbeeld 10 kilometer per uur afbakenen. In elk geval is het nodig dat de exacte boetebedragen voor elke overtreding vooraf in alle duidelijkheid worden bekendgemaakt.

De voorliggende tekst is niet in overeenstemming met de geest van Arbitragehofarrest 154/2004, waarin de intrekking van het rijbewijs gedurende een periode van langer dan 15 dagen niet wordt bestempeld als een veiligheidsmaatregel, maar als een straf, die enkel door een politierechter kan worden opgelegd. Het amendement maakt het mogelijk dat een rijverbod twee maal met drie maanden wordt verlengd, tot een totale periode van maximaal 195 dagen. Over de verlenging wordt weliswaar beslist door de politierechter, maar die mag zich (bij de eerste verlenging) niet ten gronde uitspreken of heeft (bij de tweede verlenging) niet de verplichting om de grond van de zaak te beoordelen, waardoor de rechten van de verdediging in het gedrang worden gebracht. Indien de tekst niet wordt aangepast, is de kans groot dat het Arbitragehof deze bepaling zal vernietigen.

De rechtszekerheid komt in het gedrang door onduidelijkheid over de vraag of de oude verkeerswet, die vóór 1 maart 2004 gold, strenger is dan de wet van 7 februari 2003, die op 1 maart 2004 in werking is getreden. Omdat de oude strafwet nog in een (de facto niet toegepaste) gevangenisstraf voorzag, leek een juridisch correcte redenering te leiden tot de conclusie dat de nieuwe wet milder moet worden geacht en dus vanaf 1 maart 2004 moet toegepast worden voor overtredingen die van vóór die datum dateren. In antwoord op een prejudiciële vraag (arrest 45/2005) heeft het Arbitragehof echter geoordeeld dat de nieuwe wet strenger is dan de oude wet en dat de oude wet dus voor overtredingen die vóór 1 maart 2004 gepleegd, maar daarna gevonnist werden, moet worden toegepast. Hierdoor wordt de juridische waarde van veel reeds uitgesproken vonnissen op de helling gezet.

Het plaatsen van een wielklem kan *de facto* door de overtreder als een straf worden ervaren. Er is dan ook nood aan wettelijke waarborgen met betrekking tot de gevallen waarin het plaatsen van een wielklem geoorloofd is en de methodes die daarbij kunnen aangewend worden. Het plaatsen van de wielklem om het even waar kan bovendien de plaatselijke autoriteiten voor onvoorziene omstandigheden plaatsen.

De spreker besluit dat regelgeving die de verkeersveiligheid bevordert noodzakelijk is, maar tegelijkertijd doordacht, aangepast en rechtvaardig moet zijn. Verschillende aspecten moeten in het debat worden gebracht: de verantwoordelijkheid van zwakke weg-

niques installés dans les camions, le taux de la peine appliqué pour des infractions autres que les infractions routières, le rôle des administrations locales, l'importance d'une bonne formation à la conduite, la stabilité du cadre réglementaire. Si elle est quelquefois nécessaire, la répression ne peut être un instrument appliqué à l'aveuglette.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* souscrit aux options prises dans l'amendement à l'examen. Elles sont conformes aux conclusions de la Commission fédérale pour la Sécurité routière. Force est cependant de constater d'autre part que le texte n'aborde qu'un nombre limité d'aspects. Le ministre prendra-t-il ultérieurement d'autres initiatives afin de résoudre d'autres problèmes de sécurité routière? Ne peut-on attendre de disposer des avis du Conseil d'État et du Collège des procureurs généraux avant d'examiner l'amendement?

L'intervenant annonce qu'il tentera d'améliorer l'amendement à l'examen en y présentant à la fois des sous-amendements techniques et des sous-amendements plus fondamentaux.

*M. François Bellot (MR)* rappelle qu'il n'a pas soutenu la loi du 7 février 2003. À l'instar de cette loi, le projet à l'examen présente également de nombreuses lacunes:

- Alors que le montant des amendes minimales a été diminué à juste titre, celui des amendes maximales reste inchangé, avec pour conséquence que cette loi suscitera, elle aussi, des réactions d'opposition de la population.

- La catégorisation des infractions reste formulée en termes généraux, ce qui permet au gouvernement, au moment où il le jugera opportun, d'ajouter des infractions aux catégories d'infractions les plus élevées.

- La discrimination s'accroît entre Belges et étrangers: à partir d'un dépassement de 30 km à l'heure de la vitesse maximale autorisée en agglomération ou en zone 30, les Belges devront systématiquement se justifier devant le juge de police, alors que les étrangers ne se verront infliger qu'une perception immédiate.

- Du fait que la citation devient une obligation, le parquet perd toute marge d'appréciation en cas d'infractions de la quatrième catégorie. Cette nouvelle règle rompt l'équilibre existant entre les différentes instances responsables et va entraîner une augmentation considérable de la charge de travail des tribunaux de police.

- Les amendes infligées devront toujours être majorées de décimes additionnels. Pourquoi n'opte-t-on pas pour un système plus transparent où le montant de l'amende serait égal au montant que doit payer le contrevenant?

gebruikers, de technische systemen in vrachtwagens, de strafmaat voor andere dan verkeersovertredingen, de rol van de lokale besturen, het belang van een goede rijopleiding, de stabiliteit van het regelgevingskader. Repressie is soms nodig, maar mag geen instrument worden dat blindelings wordt toegepast.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* stemt in met de opties die in het voorliggende amendement genomen worden. Ze zijn in overeenstemming met de conclusies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Anderzijds moet worden geconstateerd dat de tekst slechts een beperkt aantal aspecten behandelt. Zal de minister later initiatieven nemen om andere problemen inzake verkeersveiligheid op te lossen? Kan met de bespreking van het amendement niet gewacht worden tot de adviezen van de Raad van State en het College van procureurs-generaal beschikbaar zijn?

De spreker kondigt aan dat hij het thans voorliggende amendement zal trachten te verbeteren door de indiening van zowel technische als meer fundamentele subamendementen.

*De heer François Bellot (MR)* brengt in herinnering dat hij de wet van 7 februari 2003 niet heeft gesteund. Zoals die wet vertoont ook de voorliggende tekst vele tekortkomingen:

- Terwijl het bedrag van de minimumboetes terecht werd verminderd, wordt aan aan de hoogste maximumboetes niet geraakt, waardoor ook deze wet bij de bevolking op verzet zal stuiten.

- De categorisering van overtredingen is nog steeds in algemene bewoordingen gesteld, waardoor de regering op elk geschikt geacht ogenblik de hoogste misdrijf-categorieën met overtredingen kan uitbreiden.

- De discriminatie tussen Belgen en buitenlanders neemt toe: terwijl Belgen vanaf een overschrijding met 30 km per uur in de bebouwde kom of in een zone-30 zich steeds zullen moeten verantwoorden voor de politierechter, wordt aan buitenlandse overtreeders slechts een onmiddellijke inning opgelegd.

- Doordat dagvaarden een verplichting wordt, verliest het parket bij overtredingen van de vierde categorie elke appreciatiemarge. Deze nieuwe regel verstoort het evenwicht tussen de verschillende verantwoordelijke instanties en zal leiden tot een drastische toename van de werklust van de politierechtbanken.

- De opgelegde boetes zullen nog steeds moeten worden verhoogd met opdecimen. Waarom opteert men niet voor een transparanter systeem, waarin de boetebedragen gelijk zijn aan de bedragen die door de overtreder moeten betaald worden?

– Le régime de l'immobilisation d'un véhicule n'a pas été suffisamment réfléchi. Ainsi une voiture immobilisée par un sabot ne pourra en aucun cas être déplacée, même pas lorsque l'intérêt général le commande (par exemple, pour l'organisation d'un marché ou en cas d'incendie).

L'intervenant conclut qu'il est du devoir du législateur de bien considérer si l'adoption du texte à l'examen est souhaitable.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* estime que la loi du 7 février 2003 a apporté un important stimulant positif: les gens sont, plus que par le passé, convaincus de l'importance de la sécurité routière et ont adapté leur comportement en conséquence, ce qui a permis une baisse significative du nombre d'accidents (ayant ou non entraîné des morts et/ou des blessés). La majorité des victimes de la circulation ne sont pas les contrevenants qui doivent payer une amende ou qui se voient infliger une interdiction de conduire, mais les autres usagers de la route, qui paient la note du comportement imprudent de ces contrevenants.

L'intervenant défend l'amendement à l'examen:

– Le texte renforce la sécurité juridique et la cohérence de la réglementation, tout en faisant grand cas de l'objectif de la loi du 7 février 2003, qui vise à réduire le nombre de victimes de la route.

– Au sein de la Commission fédérale pour la sécurité routière, des organisations de la société civile, animées d'intérêts divergents ont été associées à la rédaction du projet, qui peut dès lors se targuer de bénéficier d'un large soutien.

– Le texte a reçu l'aval de l'ensemble du gouvernement, qui y a également impliqué l'opposition.

– Le projet, s'il ne règle pas tous les problèmes possibles et imaginables, en clarifie certains.

*M. Guido De Padt (VLD)* demande si l'on entend mener de front la réforme annoncée du Fonds de la sécurité routière et l'entrée en vigueur des plans de sécurité des zones de police.

## C.2 Réponses du ministre

### 1° En ce qui concerne les objectifs du gouvernement

Dans sa volonté d'accroître la sécurité routière, le gouvernement suit sept pistes:

– De regeling voor de oplegging van een voertuig werd niet zorgvuldig overwogen. Zo zal een wagen met een wielklem in geen geval mogen worden verplaatst, zelfs niet wanneer dat in het algemeen belang zou zijn (bijvoorbeeld voor de organisatie van een markt of ingeval van brand).

De spreker besluit dat het de plicht van de wetgever is om goed te overwegen of aanneming van de voorliggende tekst aangewezen is.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* is van oordeel dat van de wet van 7 februari 2003 een belangrijke positieve stimulans is uitgegaan: de mensen zijn meer dan vroeger overtuigd van het belang van verkeersveiligheid en hebben hun gedrag aangepast, wat tot een belangrijke daling van het aantal ongevallen (al dan niet met doden en/of gewonden) heeft geleid. De grootste slachtoffers in het verkeer zijn niet de overtreders die een boete moeten betalen of een rijverbod krijgen, maar de andere weggebruikers die het gelag betalen van het roekeloze gedrag van die overtreders.

De spreker verdedigt het voorliggende amendement:

– De tekst draagt tot bij tot de rechtszekerheid en de coherentie van de regelgeving, maar voert de doelstelling van de wet van 7 februari 2003, een verlaging van het aantal verkeersslachtoffers, even hoog in het vaandel.

– Middenveldorganisaties met uiteenlopende belangen werden in de schoot van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid betrokken bij de redactie van het ontwerp, dat daardoor op een groot draagvlak kan bouwen.

– De tekst heeft de instemming verkregen van de voltallige regering, die er ook de oppositie bij betrokken heeft.

– Het ontwerp bevat geen regeling voor alle mogelijke problemen, maar brengt duidelijkheid voor sommige problemen.

*De heer Guido De Padt (VLD)* vraagt of de aangekondigde hervorming van het verkeersveiligheidsfonds gelijktijdig met de inwerkingtreding van de veiligheidsplannen van de politiezones zal worden doorgevoerd.

## C.2. Antwoorden van de minister

### 1° Over de regeringsdoelstellingen

De regering volgt in haar streven naar meer verkeersveiligheid zeven wegen:

- mesurer pour savoir (le baromètre mensuel de la circulation);
- les amendes logiques (un aspect déjà réalisé par le texte à l'examen)
- contrôler et sensibiliser;
- réformer le permis de conduire;
- moderniser le contrôle technique;
- l'infrastructure (dans la mesure où l'autorité fédérale est compétente, notamment au niveau des passages à niveau);
- régler rapidement les accidents (ce qui sous-entend un déroulement plus rapide et une meilleure assistance aux victimes; afin de réaliser ces deux aspects, une concertation avec le département de la Justice s'impose).

## 2° En ce qui concerne le Fonds des amendes routières

Le Fonds des amendes routières sera réglé par une loi distincte. La modification de la loi implique la création d'une 197<sup>e</sup> zone de police comprenant la police fédérale, en plus des 196 zones de police locale. Le ministère de la Justice y sera également associé. Cet aspect sera également abordé avec les Régions à la conférence interministérielle du 8 juin 2005. Les critères existants régissant la clé de répartition seront affinis.

## 3° En ce qui concerne l'exception à l'article 2 du Code pénal

Il est difficile de gérer une situation transitoire lorsque deux règles peuvent être potentiellement appliquées. Les gens de terrain mettent non seulement en garde contre un manque de sécurité juridique et, dès lors, contre des cas de manipulation de la procédure en vue d'obtenir une peine moins sévère, mais, en outre, ils prévoient un blocage du fonctionnement du parquet et des tribunaux de police.

## 4° En ce qui concerne le respect des délais en matière de retrait du permis de conduire

Le problème qui se pose en ce qui concerne le retrait des permis de conduire tient au fait que les agences régionales pour l'emploi, telles que le FOREM et le VDAB, ne disposent pas d'effectifs suffisants pour faire passer les tests psychologiques, qui annoncent le terme de la période de retrait. La procédure sera non seulement simplifiée, mais, en outre, elle deviendra facultative pour les juges, alors qu'à l'heure actuelle, les tests psychologiques sont obligatoires. On rétablit également la règle selon laquelle le juge de police peut tenir compte de circonstances atténuantes et infliger une sanction

- mesurer pour savoir (de maandelijkse verkeersbarometer);
- logische boetes (dit aspect wordt reeds door de voorliggende tekst tot stand gebracht);
- controle en sensibilisering;
- de hervorming van het rijbewijs;
- de modernisering van de autokeuring;
- de infrastructuur (voor zover de federale overheid bevoegd is, onder meer inzake overwegen);

- een vlotte afhandeling van ongevallen (wat een snellere afwikkeling en een betere slachtofferbejegening impliceert; om dit laatste te bereiken is het noodzakelijk overleg te plegen met het departement Justitie).

## 2° Over het verkeersboetefonds

Het verkeersboetefonds wordt via een aparte wet geregeld. De wetswijziging houdt in dat benevens de 196 lokale politiezones, een 197ste wordt gecreëerd die de federale politie omvat. Het ministerie van Justitie wordt hier ook bij ingeschakeld. Ook dit aspect wordt met de gewesten besproken op de interministeriële conferentie van 8 juni 2005. De bestaande criteria van de verdeelsleutel worden verfijnd.

## 3° Over de uitzondering op artikel 2 van het Strafwetboek

Aan een overgangssituatie is moeilijk het hoofd te bieden als men twee mogelijke regels kan toepassen. De praktijkmensen waarschuwen niet alleen voor een gebrek aan rechtszekerheid en derhalve voor gevallen waarin de procedure wordt gemanipuleerd om de mildere straf te bekomen. Ze stellen ook een blokkering van de werking van het parket en de politierechtbanken in het vooruitzicht.

## 4° Over de eerbiediging van de termijnen inzake intrekking van het rijbewijs

Het probleem bij de intrekking van de rijbewijzen ligt bij het feit dat de gewestelijke werkgelegenheidsbureau's zoals FOREM en VDAB niet over genoeg mankracht beschikken om de psychologische tests, die de voorbode zijn van het beëindigen van de intrekking, uit te voeren. Deze procedure gaat niet alleen worden vereenvoudigd, maar ze zal voor de rechters facultatief worden, terwijl de psychologische tests thans verplicht zijn. De regel dat de politierechter met verzachtende omstandigheden rekening kan houden en een sanctie kan opleggen die zich onder de drempel van de minimumstraf

moins sévère que la peine minimale. Le problème de l'exécution de la disposition légale et, partant, du respect des délais légaux fera l'objet d'une concertation avec les procureurs généraux et sera réglé par voie d'arrêté royal. La discussion récente sur la question de savoir ce qui peut être considéré comme une loi plus «sévère» ou une loi plus «souple» (la loi sur la police de la circulation routière est ressentie comme étant plus sévère, alors qu'elle supprime la peine d'emprisonnement pour toute une série d'infractions) montre qu'il est nécessaire de prévoir une règle précise en matière d'entrée en vigueur.

#### 5° En ce qui concerne les arrêtés d'exécution

Les avant-projets d'arrêté royal d'exécution de l'amendement actuellement à l'examen seront communiqués au parlement.

#### 6° En ce qui concerne les avis manquants

La logique suivie devant être la même dans la loi et dans la politique répressive, une concertation aura lieu prochainement au sein du collège des procureurs généraux. Au cours de cette réunion, les questions suivantes seront notamment abordées: la récidive, la prescription et la lutte contre les courses de voiture sur la voie publique et les délits de fuite.

On a recueilli l'avis de suffisamment d'instances différentes:

– Étant donné qu'un représentant du collège des procureurs généraux a participé aux réunions de la Commission fédérale pour la sécurité routière, qui a inspiré le texte du projet, il n'est pas nécessaire d'attendre l'avis de cet organe. L'avis provisoire du collège, que le ministre communique au parlement, ne traite que de quelques aspects techniques. L'avis définitif sera disponible avant la fin de l'examen de l'amendement en commission.

– L'avis du Conseil d'État sera disponible très prochainement, au plus tard avant la séance plénière lors de laquelle le texte du projet sera examiné. De cette manière, le processus législatif normal pourra être achevé.

### C.3 Discussion de l'avis du Conseil d'État

#### C.3.1 Exposé du ministre

Le ministre formule des observations sur l'avis du Conseil d'État (DOC 51 1428/009) relatif à l'amendement.

– L'avis indique à juste titre que le législateur fédéral n'est pas habilité à lever la tutelle administrative ordi-

bevindt, wordt ook in ere hersteld. Het probleem van de uitvoering van de wettelijke maatregel en derhalve van de eerbiediging van de wettelijke termijnen zal met de procureurs-generaal worden overlegd en nader worden gebregeld via een koninklijk besluit. De recente discussie over wat als een 'zwaardere' en wat als een 'mildere' wet kan worden beschouwd (de verkeerswet wordt als strenger ervaren terwijl ze voor een hele reeks overtredingen de gevangenisstraf afschaft) toont de noodzaak aan van een duidelijke inwerkingtredingsregel terzake.

#### 5° Over de uitvoeringsbesluiten

De voorontwerpen van koninklijk besluit ter uitvoering van het thans ter bespreking voorliggende amendement worden aan het parlement meegedeeld.

#### 6° Over de ontbrekende adviezen

Omdat in de wet en in de handhaving dezelfde logica moet worden gevolgd, zal binnenkort overleg plaatsvinden in de schoot van het College van procureurs-generaal. Tijdens die vergadering zullen onder meer de volgende vraagstukken aan bod komen: herhaling, verjaring en de aanpak van straatraces en vluchtmisdrijven.

Het advies van verschillende instanties werd in voldoende mate ingewonnen:

– Aangezien een vertegenwoordiger van het College van procureurs-generaal heeft deelgenomen aan de vergaderingen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, die de tekst van het ontwerp geïnspireerd heeft, is het niet nodig om het advies van dat orgaan af te wachten. In het voorlopige advies van het College, dat de minister meedeelt aan het parlement, worden slechts enkele technische aspecten behandeld. Het definitieve advies zal voor het einde van de behandeling van het amendement in de commissie beschikbaar zijn.

– Het advies van de Raad van State zal zeer binnenkort beschikbaar zijn, ten laatste voor de plenaire vergadering waarop de ontwerp tekst zal worden behandeld. Derwijze kan het normale wetgevingsproces worden afgerond.

### C.3 Bespreking van het advies van de Raad van State

#### C.3.1 Toelichting door de minister

De minister formuleert opmerkingen bij het advies van de Raad van State (Doc 51 1428/009) over het amendement:

– Terecht wordt gesteld dat de federale wetgever niet bevoegd is om het gewoon administratief toezicht op te

naire exercée par les régions. Le texte de l'amendement a précisément été établi pour ne pas violer la répartition des compétences entre l'autorité fédérale et les régions.

– En ce qui concerne la catégorisation des infractions, le Conseil d'État définit la base légale obligatoire d'une manière plus large que la Cour d'arbitrage dans son arrêt 27/2005. Alors que la Cour d'arbitrage estime que le législateur doit se borner à fixer les critères généraux de classification des infractions (après quoi le Roi peut préciser les critères dans un arrêté royal), le Conseil d'État estime qu'une mission plus essentielle incombe au Parlement. Selon le Conseil d'État, la formulation «de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques» (pour les infractions de la quatrième catégorie) n'est pas claire, pas plus d'ailleurs que la distinction entre infractions mettant directement (troisième catégorie) et infractions mettant indirectement (deuxième catégorie) en danger la sécurité des personnes. Il n'y aurait en outre pas suffisamment de certitude concernant la catégorisation de certaines infractions aux règles de stationnement et du refus d'obtempérer à une injonction d'arrêt d'un agent qualifié. Le ministre indique que les points de vue de la Cour d'arbitrage et du Conseil d'État présentent des divergences importantes sur ce point et que ce dernier s'engage partiellement dans la voie de la fixation de normes proprement dite. Le ministre se rallie à la conception de la Cour d'arbitrage et estime que le texte de l'amendement est conforme à l'arrêt 27/2005. Il n'est dès lors pas nécessaire de l'adapter.

– Si l'on veut tenir compte des observations relatives à l'immobilisation des véhicules, on peut limiter cette mesure aux infractions aux règles de stationnement par le biais d'un amendement.

– Le ministre confirme l'interprétation relative au retrait du permis de conduire: la notification qui vaut citation à comparaître concerne uniquement les décisions relatives à la prolongation d'une interdiction de conduire et ne s'applique donc pas à une appréciation au fond du juge. Il n'est pas nécessaire d'amender le texte: la mention, dans le présent rapport, que c'est bien là l'interprétation correcte est suffisante.

### C.3.2 Questions et observations des membres

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* craint, à l'instar du Conseil d'État dans son avis, que la manière dont les infractions sont catégorisées dans l'amendement soit encore trop vague et que ce dernier soit donc susceptible d'annulation.

*M. Philippe Monfils (MR)* déplore que, pour la troisième fois d'affilée, il ait été demandé un avis d'urgence, ce qui a empêché le Conseil d'État d'étudier en détail le

heffen dat door de gewesten wordt uitgeoefend. De tekst van het amendement werd net opgesteld om de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten niet te schenden.

– Inzake de categorisering van overtredingen omschrijft de Raad van State de verplichte wettelijke basis op een ruimere wijze dan in Arbitragehofarrest 27/2005. Terwijl het Arbitragehof van oordeel is dat de wetgever enkel de algemene criteria voor de indeling van overtredingen moet vastleggen (waarna de Koning de criteria in een koninklijk besluit kan preciseren), stelt de Raad van State dat het parlement een meer prominente opdracht heeft. Volgens de Raad van State is de omschrijving «bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade» (voor overtredingen van de vierde categorie) niet duidelijk en is het onderscheid tussen rechtstreeks (derde categorie) en indirect (tweede categorie) de veiligheid van personen in gevaar brengen evenmin duidelijk. Voorts zou er onvoldoende zekerheid zijn omtrent de categorisering van sommige parkeerovertradingen en van het negeren van stopbevelen van een bevoegd persoon. De minister stelt dat het standpunt van het Arbitragehof en de Raad van State op dit vlak belangrijke verschillen vertonen en dat deze laatste zich gedeeltelijk begeeft op het pad van de normering zelf. De minister sluit zich aan bij de opvatting van het Arbitragehof en is van oordeel dat de tekst van het amendement in overeenstemming is met arrest 27/2005. Een aanpassing is derhalve niet noodzakelijk.

– Om tegemoet te komen aan de opmerkingen over de immobilisering van voertuigen, kan deze maatregel via een amendement tot parkeerovertradingen worden beperkt.

– De minister bevestigt de interpretatie over de intrekking van het rijbewijs: de kennisgeving die als dagvaarding geldt, heeft enkel betrekking op beslissingen over de verlenging van een rijverbod en is dus niet van toepassing op een beoordeling door de rechter ten gronde. Amendering van de tekst is niet noodzakelijk: de opname in onderhavig verslag dat dit de correcte interpretatie is, kan volstaan.

### C.3.2 Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* vreest, conform het advies van de Raad van State, dat de wijze waarop overtredingen in het amendement gecategoriseerd worden nog steeds te vaag is en dus vatbaar voor vernietiging.

*De heer Philippe Monfils (MR)* betreurt dat voor der derde keer op rij een spoedadvies werd gevraagd, waardoor de Raad van State de voorliggende tekst niet gron-

texte à l'examen. Il subsiste de ce fait un risque d'annulation de certaines parties de ce texte.

L'intervenant n'interprète pas l'avis du Conseil d'État de la même manière que le ministre. Selon lui, l'avis ne contredit pas l'arrêt 27/2005 de la Cour d'arbitrage. Au contraire: sur la base de l'arrêt de la Cour d'arbitrage, le Conseil d'État conclut que le texte de l'amendement indique de manière insuffisante de quelle manière les infractions sont classées, ce qui rend à l'avenir impossible l'organisation d'un débat parlementaire sur la catégorisation.

Le placement d'un sabot est-il possible pour les infractions de stationnement dépenalisées? Une délimitation stricte entre les mesures de sécurité et les sanctions s'impose. Le placement d'un sabot ne peut pas devenir une sanction en soi.

#### D. — DISCUSSION DES ARTICLES

##### Intitulé

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* plaide pour une adaptation de l'intitulé du texte de l'amendement n° 6 à l'examen (*Projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière*) (DOC 51 1428/004), parce que cet intitulé ne reflète pas le contenu. En effet, le projet modifie non seulement les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, mais aussi plusieurs autres lois (comme le Code électoral, la loi relative à la protection de la jeunesse, etc.). À cet effet, il présente le sous-amendement n° 58 (DOC 51 1428/006).

Le sous-amendement n° 58 est rejeté par 11 voix contre 4 et une abstention.

##### Art. 1<sup>er</sup> à 3

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés à l'unanimité.

##### Art. 3bis

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 7 DOC 51 1428/005) tendant à insérer un article 3bis. À l'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière, les mots «sur la voie publique» devraient être remplacés par les mots «dans un lieu public», afin d'éviter le phénomène des «courses urbaines». Par le biais de l'Internet, des

dig heeft kunnen onderzoeken. Daardoor blijft het risico op vernietiging van gedeelten van de tekst bestaan.

De spreker interpreteert het advies van de Raad van State anders dan de minister. Het advies spreekt volgens hem Arbitragehofarrest 27/2005 niet tegen. Wel integendeel: uit het Arbitragehofarrest concludeert de Raad van State dat de tekst van het amendement onvoldoende aangeeft op welke wijze de overtredingen zullen ingedeeld worden, waardoor een parlementair debat over de categorisering in de toekomst onmogelijk wordt.

Is de plaatsing van een wielklem mogelijk voor gedepenaliseerde parkeerovertradingen? Een strikte afbakening tussen veiligheidsmaatregelen en straffen dringt zich op. Het plaatsen van een wielklem mag geen straf op zich worden.

#### D. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

##### Opschrift

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* bepleit een aanpassing van het opschrift van de voorliggende tekst van amendement nr 6 (*Wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer*) (DOC 51 1428/004) omdat de vlag de lading niet meer dekt: verschillende andere wetten (zoals het kieswetboek, de wet op de jeugdbescherming en zo meer) worden immers gewijzigd, in de eerste plaats de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968. Hij dient daartoe subamendement nr 58 (DOC 51 1428/006) in.

Subamendement nr 58 wordt verworpen met 11 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

##### Art. 1 tot 3

Deze artikelen worden zonder bespreking achtereenvolgens eenparig aangenomen.

##### Art. 3bis

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr 7 (DOC 51 1428/005) in tot invoering van een artikel 3bis. In artikel 9 van de verkeerswet van 1968 zouden de woorden «openbare weg» vervangen dienen te worden door de woorden 'openbare plaats' teneinde het verschijnsel 'straatraces' tegen te gaan. Via internet worden afspraken gemaakt om op verlaten

rendez-vous sont en effet pris pour organiser des courses sur des pistes de décollage, des parkings et des terrains désaffectés, et ce, naturellement sans demande d'autorisation.

*M. Philippe Monfils (MR)* rappelle que les rallyes, y compris les courses de karting, ont été réglementés de manière stricte à l'époque du secrétaire d'État Jan Peeters (49<sup>e</sup> législature). Une autorisation de la commune est toujours requise. L'intervenant déplore même le fait que la réglementation est à ce point stricte que l'on n'organise presque plus de rallyes. L'amendement semble dès lors superflu.

*M. Francis Van den Eynde (Vlaams Belang)* considère que les courses visées par M. Van den Bergh sont totalement illégales, quel que soit l'endroit où elles ont lieu.

*Le ministre* souhaite naturellement tout mettre en œuvre afin de bannir les courses urbaines illégales. Il n'est cependant pas partisan d'une extension de la terminologie «voie publique» à tout lieu accessible au public. Non seulement, il faudrait tout d'abord examiner en profondeur l'impact de cette extension, mais, en outre, on est en droit de craindre que cette extension rende impossible l'organisation d'initiatives plus louables sur des terrains publics, comme celle organisée à Saint-Trond sur le thème du «tuning».

Le sous-amendement n° 7 est rejeté par 9 voix contre 2.

L'article 3*bis* proposé devient, par conséquent, sans objet.

Art. 4 à 6

Ces articles sont adoptés successivement à l'unanimité, sans autre observation.

Art. 6*bis*

*M. David Lavaux (cdH) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 54 DOC 51 1428/006) tendant à insérer un article 6*bis*. La loi relative à la police de la circulation routière de 1968 devrait mentionner des amendes claires, qui ne doivent pas être multipliées par des décimes additionnels (actuellement, un facteur 5,5). D'un point de vue pédagogique, il est important que chaque contrevenant sache quelle amende il risque de

startbanen, parkings en terreinen races te houden waarvoor uiteraard geen vergunning wordt gevraagd.

*De heer Philippe Monfils (MR)* herinnert eraan dat rallyes, zelfs kartingwedstrijden, streng gereguleerd werden ten tijde van staatssecretaris Jan Peeters (49e legislatuur). Er is steeds een vergunning van de gemeente vereist. De spreker betreurt zelfs dat de reglementering zo streng is dat er nauwelijks nog rallyes worden gehouden. Het amendement lijkt dan ook overbodig.

*De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Belang)* stelt dat de door de heer Van den Bergh bedoelde races totaal onwettig zijn, waar ze ook worden gehouden.

*De minister* wenst uiteraard niets onverlet te laten om de illegale straatraces uit te bannen. Evenwel is hij geen voorstander van de uitbreiding van de terminologie 'openbare weg' tot elke plaats die voor het publiek toegankelijk is. Niet alleen zou men eerst de impact van dergelijke uitbreiding grondig moeten onderzoeken, maar bovendien kan worden gevreesd dat deze uitbreiding ook meer lovenswaardige initiatieven die worden georganiseerd op openbare terreinen, zoals bijvoorbeeld in Sint-Truiden rond «tuning» dan onmogelijk worden gemaakt.

Submendemement nr 7 wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 3*bis*.

Art. 4 tot 6

Deze artikelen worden zonder bespreking achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 6*bis*

*De heer David Lavaux (cdH) c.s.* dient een *sub-amendement nr 54* (DOC 51 1428/006) in tot invoeging van een artikel 6*bis*. De verkeerswet van 1968 zou best duidelijke boetes vermelden, die niet met opdecimen – thans een factor 5.5 – dienen te worden vermenigvuldigd. Het is pedagogisch belangrijk dat elke overtreder pertinent weet welke boete hij riskeert. Overigens werd dit door de werkgroep 'handhavingsbeleid' op 11 maart



se voir infliger. Le groupe de travail «politique criminelle», qui a fait rapport à la Commission fédérale de la sécurité routière, l'a d'ailleurs aussi proposé le 11 mars 2005.

Le sous-amendement n° 54 est rejeté par 8 voix contre 5 et une abstention.

L'article 6*bis* proposé devient, par conséquent, sans objet.

2005, die heeft gerapporteerd aan de Federale Verkeersveiligheidscommissie, voorgesteld.

Subamendement nr 54 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 6*bis*.

## Art. 7

*Le ministre* souligne que cet article, comme les autres dispositions de l'amendement, est le reflet des résultats de la discussion menée au sein de la Commission fédérale pour la sécurité routière.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* regrette que l'amendement à l'examen offre toujours des garanties insuffisantes en matière de sécurité juridique.

*M. François Bellot (MR)* demande pourquoi il n'a pas été donné suite à la recommandation du Collège des procureurs généraux visant à modifier la définition du groupe des infractions de quatrième degré.

*M. Philippe Monfils (MR)* estime que certaines infractions du projet d'arrêté royal exécutant cet article n'ont pas été classées dans la catégorie la plus logique. Il regrette par exemple que le stationnement sur un accotement surélevé constitue une infraction aussi grave que le franchissement d'un feu rouge, qui représente un danger beaucoup plus important. L'intervenant ajoute que la distribution tardive de l'avis du Conseil d'État n'a pas permis aux membres de la commission de présenter des sous-amendements qui soient parfaitement conformes à l'avis.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 8, DOC 51 1428/005) qui tend à remplacer les mots «mener presque irrémédiablement à des dommages physiques», ce qui est difficile à déterminer, par les mots «générer un risque d'accident»

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 9, DOC 51 1428/005) en vue de clarifier la formulation du § 3, alinéa 3. Il tend à ce que le juge tienne compte, en plus de l'infraction à la vitesse maximale autorisée, d'autres éléments, tels que la personnalité du prévenu, le lieu et les circonstances de l'infraction.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 10, DOC 51 1428/005), qui prévoit de porter d'un an à trois ans la période pendant laquelle il peut y avoir une récidive.

*M. Philippe Monfils (MR)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 37, DOC 51 1428/006), qui vise à apporter les modifications suivantes:

## Art. 7

*De minister* onderstreept dat dit artikel, zoals de andere bepalingen van het amendement, de weergave is van de resultaten van de discussie die in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid heeft plaatsgevonden.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* betreurt dat het voorliggende amendement nog steeds onvoldoende waarborgen voor de rechtszekerheid bevat.

*De heer François Bellot (MR)* vraagt waarom geen gevolg wordt gegeven aan de aanbeveling van het College van procureurs-generaal om de groep van overtredingen van de vierde graad anders te omschrijven.

*De heer Philippe Monfils (MR)* is van oordeel dat sommige overtredingen in het ontwerp van koninklijk besluit ter uitvoering van dit artikel niet bij de meest logische categorie worden ingedeeld. Zo betreurt hij dat parkeren op een verhoogde berm een even ernstige overtreding wordt als het negeren van een stoplicht, dat veel meer gevaar oplevert. De spreker voegt hieraan toe wijst dat door de late beschikbaarstelling van het advies van de Raad van State de commissieleden niet de mogelijkheid hebben gehad om subamendementen in te dienen die volledig conform het advies zijn.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient een subamendement nr. 8 (DOC 51 1428/005) in teneinde de woorden het «bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade», die moeilijk kunnen worden ingeschat, te vervangen door de woorden «het creëren van gevaar voor een ongeval».

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient een subamendement nr. 9 (DOC 51 1428/005) in teneinde het derde lid van § 3 op een duidelijkere manier te formuleren. Het strekt ertoe de rechter, naast de inbreuk op de toegelaten maximumsnelheid, ook rekening te laten houden met andere elementen, zoals de persoonlijkheid van de beklaagde, de plaats waarop en de omstandigheden waarin een inbreuk is gepleegd.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient subamendement nr. 10 (DOC 51 1428/005) in, dat voorziet in een uitbreiding van één naar drie jaar van de periode waarbinnen herhaling kan worden gepleegd.

*De heer Philippe Monfils (MR)* c.s. dient een subamendement nr. 37 (DOC 51 1428/006) in, dat de volgende wijzigingen beoogt:

- Les quatre catégories d'infractions sont définies plus précisément;
- Les amendes maximales sont réduites;
- Afin de rendre les amendes plus acceptables aux yeux de la population et étant donné que les mesures fournies par les radars ne sont pas toujours totalement fiables, les montants des amendes sont augmentés par paliers.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* et consorts présentent les sous-amendements n° 47 et 48 (DOC 51 1428/006) qui visent à améliorer le libellé conformément à l'avis du Collège des procureurs généraux.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 49, DOC 51 1428/006) afin de dissiper une ambiguïté. Seuls les frais payés pour les premiers examens de réintégration peuvent être déduits du montant de l'amende (au moment où il fixe le montant de l'amende, le juge ne peut en effet savoir si le contrevenant réussira du premier coup) et les tarifs des examens sont fixés préalablement par le Roi.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 52, DOC 51 1428/005) apportant une correction d'ordre linguistique, conformément à l'avis du Collège des procureurs généraux.

*M. David Lavaux (cdH)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 53, DOC 51 1428/006) qui prévoit de supprimer le système des décimes additionnels et d'augmenter en conséquence le montant des amendes, le montant définitif des amendes restant inchangé, en vue d'accroître la transparence du système des amendes. Les décimes additionnels ont d'ailleurs déjà été supprimés dans d'autres domaines. Pour autant que cette proposition puisse être examinée d'ici peu en commission de la Justice, l'intervenant retire le sous-amendement après avoir entendu les explications de la ministre selon lesquelles le système des décimes additionnels est appliqué dans l'ensemble du droit pénal et pas seulement dans le droit de la circulation.

*Mme Hilde Vautmans (VLD)* présente un sous-amendement (n° 59, DOC 51 1428/008) tendant à apporter une correction dans le texte français.

*Le ministre* répond:

1° que la définition proposée par le Collège des procureurs généraux élargit le champ d'application par rapport au sous-amendement. Cet élargissement ne favorise cependant pas la sécurité juridique. Il n'est du reste pas aisé de donner une définition adéquate de la notion d'« accident »;

- De vier categorieën van overtredingen worden preciezer omschreven;
- De maximumboetes worden verlaagd;
- Om de boetes voor de bevolking meer aanvaardbaar te maken en omdat radars niet steeds volledig betrouwbare metingen opleveren, worden de boetebedragen in trappen verhoogd.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* c.s. dient de sub-amendementen nr. 47 en 48 (DOC 51 1428/006) in die conform het advies van het College van procureurs-generaal een verbetering van de verwoording beogen.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* c.s. dient een sub-amendement nr. 49 (DOC 51 1428/006) inteneinde een onduidelijkheid weg te nemen. Alleen de eerste herstelonderzoeken of –examens kunnen in mindering worden gebracht van de geldboete (omdat de rechter bij de vastlegging van de boete niet kan weten of de overtreder meteen zal slagen) en de tarieven van de onderzoeken en examens worden vooraf door de Koning bepaald.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* c.s. dient een sub-amendement nr. 52 (DOC 51 1428/005) in dat, conform het advies van het College van procureurs-generaal, een taalkundige verbetering bevat.

*De heer David Lavaux (cdH)* c.s. dient een sub-amendement nr. 53 (DOC 51 1428/006) in teneinde het systeem van opdecieren af te schaffen en de overeenkomstige verhoging van de boetebedragen, wat het uiteindelijke bedrag van de boetes ongewijzigd laat, maar de transparantie van het boetesysteem wel vergroot. De afschaffing van de opdecieren werd overigens reeds in andere domeinen tot stand gebracht. Voor zover dit voorstel eerlang kan worden behandeld in de commissie voor de Justitie, trekt de spreker na de uitleg te hebben gehoord van de minister dat het systeem van opdecieren het gehele strafrecht en niet alleen het verkeersrecht beslaat, het subamendement in.

*Mevrouw Hilde Vautmans (VLD)* c.s. wenst met sub-amendement nr. 59 (DOC 51 1428/008) een verbetering aan te brengen in de Franse tekst.

*De minister* antwoordt:

1° Dat de door het College van procureurs-generaal voorgestelde definitie tot een ruimer toepassingsgebied leidt dan in het voorgestelde subamendement. Deze inhoudelijke verruiming komt evenwel de rechtszekerheid niet ten goede. Het is ten andere niet eenvoudig om het begrip « ongeval » adequaat te omschrijven.

2° que les dispositions du Code d'instruction criminelle sont d'application et que le juge peut d'ores et déjà tenir compte de tous ces éléments différents prévus dans le sous-amendement concerné;

3° qu'il est préférable d'examiner tout ce qui touche à la récidive en commission de la Justice, ainsi qu'il a été indiqué dans l'exposé introductif;

4° que le fond de la question de la suppression du système des centimes additionnels doit être abordé en commission de la Justice, dès lors que cela concerne l'ensemble du droit pénal, et non uniquement les sanctions pénales en matière d'infractions routières.

Le sous-amendement n° 53 est retiré.

Les sous-amendements n°s 8, 9 et 10 sont successivement rejetés par 10 voix contre 5.

Le sous-amendement n° 37 est rejeté par 8 voix contre 3 et 5 abstentions.

Les sous-amendements n°s 47, 48, 49, 52 et 59 sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 8 voix et 7 abstentions.

#### Art. 8

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

#### Art. 8bis

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 11, DOC 51 1428/005) tendant à insérer un article 8bis. Il a pour objectif d'inscrire, à l'article 30, § 3, de la loi relative à la police de la circulation routière de 1968, que quiconque a omis, sans raison valable, de remettre son permis de conduire après avoir été déchu du droit de conduire, est assimilé à un conducteur sans permis.

*Le ministre* comprend l'inquiétude des auteurs mais souhaite aborder cette question dans le cadre de la réforme générale du permis de conduire.

Le sous-amendement n° 11 est rejeté par 9 voix contre 4 et une abstention.

L'article 8bis devient dès lors sans objet.

#### Art. 9

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 12, DOC 51 1428/005)

2° Dat de bepalingen van het Wetboek van strafvordering van toepassing zijn en de rechter thans reeds met al deze verschillende elementen, zoals voorgesteld door het subamendement terzake, rekening kan houden.

3° Dat al wat slaat op de problematiek van de herhaling best in de commissie voor de Justitie behandeld wordt, zoals in de inleidende uiteenzetting werd aangegeven.

4° Dat de afschaffing van het systeem van opdecimen ten gronde in de commissie voor de Justitie ter sprake moet worden gebracht omdat het op het gehele strafrecht slaat en niet alleen op de strafsancities inzake verkeersinbreuken.

Subamendement nr 53 wordt ingetrokken.

Subamendementen nr 8, 9 en 10 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Subamendement nr 37 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen en 5 onthoudingen.

Subamendementen nr 47, 48, 49, 52 en 59 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Het artikel wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 8 stemmen en 7 onthoudingen.

#### Art. 8

Dit artikel wordt zonder bespreking eenparig aangenomen.

#### Art. 8bis

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 11 (DOC 51 1428/005) in tot invoering van een artikel 8bis. Het is de bedoeling in artikel 30 § 3 van de verkeerswet van 1968 iemand die nalaat zijn rijbewijs in te leveren nadat hij het voorwerp heeft uitgemaakt van een verval van het recht tot sturen gelijk te stellen met het rijden zonder rijbewijs.

*De minister* begrijpt de bekommernis van de indiener, maar wenst dit punt te behandelen wanneer de hele hervorming van het rijbewijs ter sprake komt.

Subamendement nr. 11 wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 8bis.

#### Art. 9

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 12 (DOC 51 1428/005) in. In het

qui, à l'article 30, § 4, proposé de la loi relative à la police de la circulation routière de 1968, tend à faire passer de un à trois ans le délai durant lequel la récidive est punie.

*Le ministre* n'est pas favorable à ce sous-amendement. Premièrement, le délai d'un an apparaît également ailleurs dans le texte à l'examen. Deuxièmement, les conséquences d'une telle modification sont incommensurables à l'heure actuelle. Et troisièmement, le volet «récidive» – qui doit être examiné avec la ministre de la Justice – sera, ainsi qu'il a déjà été indiqué, examiné ultérieurement.

Le sous-amendement n° 12 est retiré.

L'article 4 est adopté sans modification par 9 voix contre 4.

#### Art. 9bis (nouveau)

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 13, DOC 51 1428/005) visant à insérer un article 9bis. Le délai d'un an dont il est question à l'article 31 de la loi relative à la police de la circulation routière de 1968 doit, pour les mêmes raisons que celles exposées dans le sous-amendement n° 12, être porté à trois ans afin de donner un signal fort contre la récidive.

*Le ministre* donne la même réponse que lors de la discussion du sous-amendement n° 12 à l'article 9.

Le sous-amendement n° 13 est retiré.

L'article 9bis devient dès lors sans objet.

#### Art. 9ter (nouveau)

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 14, DOC 51 1428/005) visant à insérer un article 9ter. Les dispositions spécifiques relatives à la corréité – l'article 32 de la loi sur la police de la circulation routière de 1968 (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), l'article 37bis, § 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup>, de la loi (même infraction en cas de consommation de drogue) et l'article 49 (même infraction en cas de déchéance du droit de conduire) doivent être supprimées. Ce sous-amendement forme un tout avec le sous-amendement n° 27 – visant à insérer un article 26bis –: les auteurs veulent remplacer toutes ces dispositions spécifiques par une disposition générale incriminant l'incitation à commettre des infractions aux

voorgestelde artikel 30 § 4 van de verkeerswet van 1968 dient de termijn waarbinnen recidive wordt gestraft van 1 jaar op 3 jaar te worden gebracht.

*De minister* is dit subamendement niet genegen. Ten eerste komt de termijn van 1 jaar ook elders voor in de ter bespreking voorliggende tekst. Ten tweede zijn de gevolgen van een dergelijke wijziging thans niet te overzien. En ten derde zal het luik 'herhaling' – dat met de minister van Justitie moet worden besproken – zoals reeds gesteld later aan bod komen.

Subamendement nr. 12 wordt ingetrokken.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

#### Art. 9bis (nieuw)

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 13 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een artikel 9bis. De termijn van één jaar waarvan sprake in artikel 31 van de verkeerswet van 1968 dient om dezelfde redenen als bij subamendement nr. 12 werd uiteengezet te worden verlengd tot drie jaar als een krachtig signaal tegen recidivisme.

*De minister* geeft hetzelfde antwoord als bij de bespreking van subamendement nr. 12 op artikel 9.

Subamendement nr. 13 wordt ingetrokken.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 9bis.

#### Art. 9ter (nieuw)

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 14 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een artikel 9ter. De specifieke bepalingen over mededaderschap – artikel 32 van de verkeerswet van 1968 (een motorvoertuig toevertrouwen aan iemand zonder rijbewijs), artikel 37 (een motorvoertuig toevertrouwen aan iemand die in staat van dronkenschap is, artikel 37bis § 1, 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup> (hetzelfde misdrijf ten aanzien van iemand die onder de invloed staat van drugs) en artikel 49 (hetzelfde misdrijf ten aanzien van iemand waarvan het rijbewijs is ingetrokken) – dienen te worden geschrapt. Dit subamendement moet samen met subamendement nr. 27 – tot invoeging van een artikel 26bis – worden gelezen: de indieners willen al deze specifieke bepalingen vervangen door een algemene bepaling die het aanzetten tot overtreding van de wets-

dispositions de la loi et les infractions des troisième et quatrième degré.

*Le ministre* constate qu'une telle disposition n'a pas fait l'objet d'un consensus au sein de la commission fédérale de la Sécurité routière. Il se montre également très réticent à l'égard d'une disposition qui dérogerait au droit pénal ordinaire.

Le sous-amendement n° 14 est rejeté par 10 voix contre 2 et une abstention.

L'article 9ter proposé devient par conséquent sans objet.

#### Art. 9quater

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 15, DOC 51 1428/005) visant à insérer un article 9quater. Les auteurs souhaitent qu'à l'article 33 des lois de 1968 relatives à la police de la circulation routière une distinction soit faite entre celui qui se rend coupable d'un délit de fuite et celui qui se présente dans les trois heures. Une réduction des nuisances sociales (enquête de police, conséquences au niveau de l'indemnisation, etc) doit entraîner une réduction de peine. Il ne s'agit pas en l'occurrence de récompenser le repentir. Actuellement, les peines qui punissent le délit de fuite sont plus lourdes que celles qui punissent l'abstention coupable, ce qui constitue un déséquilibre. Il faut absolument en débattre.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* est opposé à la mesure proposée dans le sous-amendement. Le temps du repentir était d'abord de 24 heures et a été actuellement réduit à 3 heures. Cela signifie-t-il que si la police arrête un individu avant l'expiration de ce délai de 3 heures, celui-ci pourra bénéficier de la réduction de peine accordée en vertu de ce sous-amendement? Un délit de fuite est un délit de fuite et doit par conséquent être sanctionné comme tel. Le juge peut, le cas échéant, tenir compte des circonstances, sans que cela soit inscrit dans une loi.

*M. Guido De Padt (VLD)* partage le point de vue de l'intervenant précédent. Cette forme extrême d'incivisme que constitue le délit de fuite ne peut en aucun cas être récompensée. Supposons qu'un individu commette un délit de fuite en état d'ivresse. Il pourrait tranquillement rentrer chez lui et prétendre qu'il n'était pas ivre au moment où il a renversé une personne, mais que ce n'est qu'une fois rentré chez lui qu'il a bu. S'il faut légiférer en matière de délit de fuite, il est préférable de le faire dans le cadre général de la loi pénale plutôt que dans le cadre spécifique des lois relatives à la police de la circulation routière.

bepalingen en van de overtredingen van de derde en de vierde graad strafbaar stelt.

*De minister* constateert dat over een dergelijke bepaling geen consensus werd bereikt in de schoot van de Federale Verkeersveiligheidscommissie. Ook staat hij zeer weigerachtig tegenover een bepaling die zou afwijken van het gewone strafrecht.

Subamendement nr. 14 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 9ter.

#### Art. 9quater

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 15 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een artikel 9quater. In artikel 33 van de verkeerswet van 1968 willen de indieners dat een onderscheid wordt gemaakt tussen diegene die zich schuldig maakt aan vluchtmisdrijf en diegene die zich binnen drie uur aangeeft. Een vermindering van de maatschappelijke overlast (politieonderzoek, gevolgen voor de schadeloosstelling en dies meer) kunnen rekenen op een vermindering van straf. Het gaat hier niet om een beloning van het berouw. Thans zijn de straffen wegens vluchtmisdrijf zwaarder dan die wegens schuldig verzuim. Hier ligt een onevenwicht in vevat. Er moet alleszins over gedebatteerd worden.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* is gekant tegen de bij subamendement voorgestelde regeling. De berouwtijd bedroeg eerst 24 uur en werd thans gereduceerd tot 3 uur. Betekent dit dat als de politie iemand inreket voor die termijn van 3 uur, hij zal kunnen rekenen op de krachtens dit subamendement verleende strafvermindering. Vluchtmisdrijf is vluchtmisdrijf en dient consequent als zodanig te worden bestraft. De rechter kan in voorkomend geval rekening houden met omstandigheden zonder dat men dit in een wet giet.

*De heer Guido De Padt (VLD)* deelt dezelfde mening als de voorgaande spreker. Deze extreme vorm van incivisme die het vluchtmisdrijf is mag geenszins beloond worden. Stel dat iemand een vluchtmisdrijf pleegt in staat van dronkenschap. Hij zou rustig naar huis kunnen gaan en beweren dat hij niet dronken was toen hij iemand aanreed maar pas thuis naar de fles heeft gegrepen. Indien vluchtmisdrijf dan al moet geregeld worden, dan niet specifiek in de verkeerswet, maar wel algemeen in de strafwet.

*M. Philippe Monfils (MR)* ne souscrit pas non plus au sous-amendement. La loi pénale prévoit des peines minimales et maximales. Il incombe au juge d'apprécier quelles circonstances peuvent ou non être prises en considération.

*Mme Hilde Vautmans (VLD)* fait observer que la deuxième partie du sous-amendement, qui prévoit que l'auteur d'un délit de fuite doit se soumettre à une thérapie, fait l'objet d'une proposition de loi de sa main. L'intervenante estime que le débat sur le délit de fuite ne peut certainement pas être éludé, mais qu'en fait, cette discussion ne doit pas être menée dans cette enceinte.

*M. Francis Van den Eynde (Vlaams Belang)* fait observer que le subterfuge consistant à affirmer que l'on s'est saoulé ultérieurement et que l'on n'était pas ivre au volant, ne prend quasi jamais.

Le sous-amendement n° 15 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 9<sup>quater</sup> proposé devient dès lors sans objet.

#### Art. 9<sup>quinquies</sup> (nouveau)

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 16, DOC 51 1428/005) tendant à insérer un article 9<sup>quinquies</sup>, qui vise à adapter l'article 37<sup>bis</sup>, § 2, des lois de 1968 relatives à la police de la circulation routière afin d'harmoniser les peines prévues en cas de récidive, que les infractions soient liées à l'alcoolisme ou à la toxicomanie. Telle était au demeurant la volonté du législateur, qui a cependant négligé de pousser ce parallélisme jusqu'au bout.

*M. Philippe Monfils (MR)* partage la vision de l'intervenant précédent.

*La ministre* souscrit au sous-amendement dès lors qu'il ne modifie pas les délais actuellement prévus par les lois relatives à la police de la circulation routière. Il se borne à établir logiquement un parallélisme entre la récidive en cas d'alcoolisme et de toxicomanie.

Le sous-amendement n° 16 est adopté à l'unanimité.

Il est dès lors inséré un article 9<sup>quinquies</sup> (nouveau): dans le texte adopté par la commission, cet article devient l'article 9<sup>bis</sup> (nouveau), étant donné que les sous-amendements tendant à insérer les articles 9<sup>bis</sup> à 9<sup>quater</sup> ont été rejetés.

*De heer Philippe Monfils (MR)* is evenmin gewonnen voor het subamendement. De strafwet voorziet in minimum- en maximumstraffen. Het behoort de rechter toe te oordelen over welke omstandigheden in aanmerking kunnen worden genomen en welke niet.

*Mevrouw Hilde Vautmans (VLD)* wijst erop dat het tweede onderdeel van het subamendement, dat voorziet in een therapie voor iemand die zich schuldig heeft gemaakt aan vluchtmisdrijf, het voorwerp uitmaakt van een wetsvoorstel van haar hand. De spreekster is van oordeel dat het debat over het vluchtmisdrijf allerminst uit de weg mag worden gegaan, maar in deze bespreking eigenlijk niet op zijn plaats is.

*De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Belang)* merkt op dat het trucje te verklaren dat men later dronken is geraakt maar niet dronken achter het stuur zat, bijna altijd zijn effect mist.

Subamendement nr. 15 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 9<sup>quater</sup>.

#### Art. 9<sup>quinquies</sup> (nieuw)

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 16 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een artikel 9<sup>quinquies</sup>. Het beoogt artikel 37<sup>bis</sup>, § 2 van de verkeerswet van 1968 dusdanig aan te passen dat recidivisme even streng gestraft wordt, of men nu te maken heeft met alcoholintoxicatie of met een drugsgerelateerde overtreding. Dit was overigens de wil van de wetgever, die echter nagelaten heeft het parallelisme tot in zijn uiterste consequenties door te trekken.

*De heer Philippe Monfils (MR)* is het eens met deze zienswijze.

*De minister* gaat akkoord met het subamendement omdat de thans in de verkeerswet ingeschreven termijnen niet gewijzigd worden. Er wordt alleen een logisch parallelisme tot stand gebracht tussen de herhaling bij alcohol en drugs.

Subamendement nr 16 wordt eenparig aangenomen.

Derhalve wordt een nieuw artikel 9<sup>quinquies</sup> ingevoegd; in de door de commissie aangenomen tekst wordt dit nieuw artikel 9<sup>bis</sup> aangezien de subamendementen ter invoeging van voorgestelde artikelen 9<sup>bis</sup> tot 9<sup>quater</sup> werden verworpen.

## Art. 10

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 17, DOC 51 1428/005) à l'amendement n°6. Selon les auteurs du sous-amendement, l'amendement n° 6 limite fortement les possibilités existantes de prononcer une déchéance du droit de conduire du chef d'excès de vitesse. Une déchéance du droit de conduire ne pourrait plus être prononcée, même dans les cas pour lesquels la ministre de la Justice (dans les directives des 7 décembre 1998 et 26 février 2004) a prescrit le retrait immédiat du permis de conduire à titre de mesure de sûreté. Cela n'est pas conforme à la motivation de la suppression de la peine de mort contenue dans la loi du 7 février 2003, à savoir le fait que «la déchéance du droit de conduire apparaît comme beaucoup plus proportionnée et adaptée au contentieux de la circulation routière». Une déchéance du droit de conduire est la meilleure sanction pour inciter les conducteurs à adopter un comportement plus social dans la circulation.

Le sous-amendement donne dès lors 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, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 19, DOC 51 1428/005) à l'amendement n° 6, qui a le même objet que le sous-amendement n° 16 tendant à insérer un article 9quinquies.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 45, DOC 51 1428/006) à l'amendement n° 6, qui tend à appliquer la règle selon laquelle la déchéance du droit de conduire est prononcée d'office pour une durée d'au moins trois mois en cas d'homicide involontaire combiné à un excès de vitesse, comme c'est déjà le cas en cas d'homicide involontaire combiné à une infraction du 2ème, 3ème ou 4ème degré.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 51, DOC 51 1428/006) à l'amendement n° 6, qui tend à apporter une correction d'ordre linguistique.

Le sous-amendement n° 17 est rejeté par 12 voix contre 3.

Les sous-amendements n°s 19, 45 et 51 sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

## Art. 10

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 17 (DOC 51 1428/005) in. Volgens de indiener worden de mogelijkheden om bij snelheids-overtredingen een verval van het recht tot sturen uit te spreken te zeer beperkt. Zelfs in gevallen waarvoor de minister van Justitie (in de richtlijnen van 7 december 1998 en 26 februari 2004) de onmiddellijke intrekking als veiligheidsmaatregel heeft voorgeschreven, zou niet langer een rijverbod kunnen worden opgelegd. Dit is niet in overeenstemming met de motivering van de afschaffing van de gevangenisstraf in de wet van 7 februari 2003, met name het feit dat «het verval van het recht tot sturen veel evenrediger en beter aangepast lijkt aan verkeersgeschillen». Een rijverbod is de beste sanctie om bestuurders tot een sociaal verkeersgedrag aan te zetten.

Het subamendement geeft de rechter dan ook de mogelijkheid om een rijverbod uit te spreken zodra de maximumsnelheid met 10 kilometer per uur wordt overschreden, zoals vandaag reeds het geval is.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 19 (DOC 51 1428/005) in dat dezelfde strekking heeft als subamendement nr. 16 ter invoering van een artikel 9quinquies.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) c.s.* dient een subamendement nr. 45 (DOC 51 1428/006) in opdat ingeval van onvrijwillige doodslag gecombineerd met een snelheidsovertreding van rechtswege een verval van het recht tot sturen voor een duur van ten minste drie maanden zou worden uitgesproken, zoals reeds geldt voor gevallen van onvrijwillige doodslag gecombineerd met een overtreding van de tweede, derde of vierde graad.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) c.s.* dient een subamendement nr. 51 (DOC 51 1428/006) in, dat een taalkundige verbetering aanbrengt.

Subamendement nr 17 wordt verworpen met 12 tegen 3 stemmen.

Subamendementen nr 19, 45 en 51 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Het artikel wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.



## Art. 11

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 18, DOC 51 1428/005), qui tend à apporter une correction technique.

La commission adopte la correction à l'unanimité en tant que correction technique: «48§2 = 48,2°».

Le sous-amendement n° 18 est retiré.

Cet article, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

## Art. 12

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 20, DOC 51 1428/005) qui tend à combler une lacune mise en évidence par l'avis du Collège des procureurs généraux: les heures pendant lesquelles la déchéance du droit de conduire est d'application les jours fériés n'ont pas été précisées.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* demande si le passage «selon les modalités qu'il détermine» sera supprimé en cas d'adoption du sous-amendement.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* répond par l'affirmative.

*Le ministre* marque son accord sur le sous-amendement. Afin d'assurer un règlement rapide des procédures judiciaires, un arrêté royal réglant toute une série d'aspects pratiques sera pris. La formule proposée dans le sous-amendement renforcera toutefois la sécurité juridique dans ce cas particulier. Cet arrêté royal entrera en vigueur au plus tard en même temps que le sous-amendement proposé.

Le sous-amendement n° 20 est adopté à l'unanimité. L'article, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

## Art. 13

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

## Art. 14

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 21, DOC 51 1428/005) visant à instaurer la 'thérapie de rééducation de l'auteur'.

## Art. 11

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 18 (DOC 51 1428/005) in, dat een technische correctie beoogt.

De commissie aanvaardt de verbetering als technische correctie: «48§2 = 48,2°» eenparig.

Subamendement nr. 18 wordt ingetrokken.

Het artikel wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

## Art. 12

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 20 (DOC 51 1428/005) in om, conform het advies van College van procureurs-generaal, een leemte op te vullen: de uren gedurende dewelke het verval van het recht tot sturen op feestdagen geldt, worden niet aangegeven.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* vraagt of de passage «volgens de nadere regels die hij bepaalt» bij aanneming van het subamendement wordt geschrapt.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* antwoordt bevestigend.

*De minister* stemt in met het subamendement. Ten behoeve van een vlotte afhandeling van rechtszaken zal een koninklijk besluit worden aangenomen om allerlei praktische zaken te regelen. De in het subamendement voorgestelde formule zal evenwel in dit bijzondere geval een nog grotere rechtszekerheid waarborgen. Dit koninklijk besluit zal ten laatste terzelfder tijd als het voorgestelde subamendement van kracht worden.

Subamendement nr 20 wordt eenparig aangenomen. Het artikel wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

## Art. 13

Dit artikel wordt zonder bespreking eenparig aangenomen.

## Art. 14

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 21 (DOC 51 1428/005) in. Het beoogt de zogeheten 'dadertherapie' in te voeren. Leden van de meerderheid hebben hier weliswaar een apart

Des membres de la majorité ont certes déposé une proposition de loi distincte à ce sujet. Ils pourraient présenter leur proposition de loi par voie d'amendement dans le cadre de la présente discussion.

*Le ministre* fait observer que l'«incapacité mentale» dont il est question dans le sous-amendement n'est pas la même que celle qui est ancrée juridiquement à l'annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. Il en conclut dès lors qu'il est préférable de mener le débat à ce sujet dans un autre contexte.

Le sous-amendement n° 21 est rejeté par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article est adopté sans modification par une voix et 4 abstentions.

#### Art. 14bis

*Mme Hilde Vautmans (VLD) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 46, DOC 51 1428/006) visant à insérer un article 14bis. Il vise à modifier l'article 45bis, alinéa 2, de la loi relative à la police de la circulation routière de 1968 de manière à ce que la déchéance du droit de conduire ne s'applique que lorsque l'infraction a été commise avec un véhicule à moteur que l'on conduisait.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)*, coauteur de ce sous-amendement, précise que la Cour d'arbitrage déclare dans un arrêt récent (n° 104/2005 du 1<sup>er</sup> juin 2005) que l'on ne peut être condamné qu'à la déchéance du droit de conduire un véhicule avec lequel on a commis l'infraction concernée. Condamner un piéton qui a commis une infraction de roulage à la déchéance du droit de conduire n'a guère de sens.

*M. Guido De Padt (VLD)* confirme que si l'on commet une infraction de roulage avec un cheval, on peut se voir interdire de monter à cheval pendant une certaine période.

Le sous-amendement n° 46 est adopté par 13 voix contre une.

Un nouvel article 14bis est dès lors inséré.

#### Art. 15

La commission décide que, par suite de l'adoption du sous-amendement n° 61 (DOC 51 1428/008), il convient de remplacer le mot «*opgelegd*» par le mot «*geïmmobiliseerd*».

wetsvoorstel over ingediend. In het raam van deze bespreking zouden ze hun voorstel bij wijze van amendement kunnen invoeren.

*De minister* merkt op dat de 'geestelijke ongeschiktheid' waarvan sprake in het subamendement niet dezelfde is als die welke juridisch verankerd is in bijlage 6 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Hij concludeert dan ook dat het debat hierover best in een andere context wordt gehouden.

Subamendement nr. 21 wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

#### Art. 14bis

*Mevrouw Hilde Vautmans (VLD) c.s.* dient een subamendement nr. 46 (DOC 51 1428/006) in tot invoeging van een artikel 14bis. Het beoogt artikel 45bis, tweede lid, van de verkeerswet van 1968 in die zin te wijzigen dat het verval van het recht tot sturen slechts kan worden uitgesproken als men de overtreding heeft begaan met een motorvoertuig dat men bestuurde.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)*, mede-indiener van dit subamendement, stelt dat een recent arrest van het Arbitragehof (104/2005) van 1 juni 2005 preciseert dat men slechts tot het verval van het recht tot sturen van een voertuig kan worden veroordeeld waarmee men de betrokken overtreding heeft begaan. Een voetganger die een verkeersovertreding heeft begaan veroordelen tot het verval van het recht tot sturen heeft weinig zin.

*De heer Guido De Padt (VLD)* bevestigt dat indien men een verkeersovertreding begaat met een paard men een verbod kan opgelegd krijgen om gedurende een bepaalde periode paard te rijden.

Subamendement nr. 46 wordt aangenomen met 13 tegen 1 stem.

Derhalve wordt een nieuw artikel 14bis ingevoegd.

#### Art. 15

De commissie beslist dat, ten gevolge van de aanneming van subamendement nr. 61 (DOC 51 1428/008), de term «*opgelegd*» dient te worden vervangen door de term «*geïmmobiliseerd*».

*M. François Bellot (MR)* attire une fois encore l'attention sur un problème qu'il a déjà soulevé dans le cadre de la discussion générale: une voiture immobilisée à l'aide d'un sabot ne pourra en aucun cas être déplacée, ce qui peut provoquer de nombreux problèmes pratiques.

*M. Philippe Monfils (MR)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 38, DOC 51 1428/006) tendant à supprimer l'article 15 de l'amendement n° 6. L'intervenant estime qu'il est excessif de conférer au Roi le pouvoir de définir la série d'infractions pouvant donner lieu à l'immobilisation du véhicule du contrevenant. Le ministre pourrait abuser de cette disposition. Pour les autorités locales, il n'est pas toujours aisé d'immobiliser un véhicule, par exemple sur un emplacement réservé aux handicapés ou dans une ruelle dans laquelle il y a un risque d'incendie, etc.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 60, DOC 51 1428/008) prévoyant qu'il ne peut être fait usage d'un sabot pour immobiliser un véhicule qu'en cas d'infraction aux règles de stationnement.

*M. Philippe Monfils (MR)* retire ensuite son sous-amendement n° 38 et soutient le sous-amendement n° 60, même s'il compte bien qu'à l'avenir toute la clarté sera faite sur la question de savoir si l'immobilisation à l'aide d'un sabot est une mesure de sûreté ou une peine.

*Le ministre* marque son accord sur le sous-amendement n° 60. N'étant pas neuf, le problème soulevé par M. Bellot ne découle donc pas du texte à l'examen. Il relève du reste de la compétence du ministre de la Justice, étant donné qu'il s'agit de l'exécution d'une peine.

Le sous-amendement n° 38 est retiré.  
Le sous-amendement n° 60 est adopté à l'unanimité.  
L'article, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

#### Art. 16

Cet article est adopté sans discussion, à l'unanimité.

#### Art. 17

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent le sous-amendement n° 22 (DOC 51 1428/005) qui, en réunion, est remplacé par le sous-amendement n°

*De heer François Bellot (MR)* vestigt opnieuw de aandacht op een probleem dat hij reeds tijdens de algemene bespreking aangekaart heeft: een wagen met wielklem zal in geen geval mogen worden verplaatst, wat veel praktische problemen kan veroorzaken.

*De heer Philippe Monfils (MR)* c.s. dient een subamendement nr. 38 (DOC 51 1428/006) in tot weglating van artikel 15 van amendement nr. 6. De Koning vrij te laten bepalen voor welke resem overtredingen het voertuig van een overtreder kan worden geïmmobiliseerd, vindt de spreker te verregaand. De minister zou misbruik kunnen maken. Het is niet altijd eenvoudig voor de plaatselijke autoriteiten om een voertuig te immobiliseren, bijvoorbeeld op een parkeerplaats voor gehandicapten of in een steeg waar brandgevaar is, enzovoorts.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* c.s. dient subamendement nr. 60 (DOC 51 1428/008) in, dat stipuleert dat immobilisering met een wielklem enkel mogelijk is voor parkeerovertradingen.

*De heer Philippe Monfils (MR)* trekt daarop subamendement nr. 38 in en steunt subamendement nr. 60, al verwacht hij wel dat er in de toekomst duidelijkheid komt over de vraag of immobilisering door de plaatsing van een wielklem een veiligheidsmaatregel of een straf is.

*De minister* stemt in met subamendement nr. 60. Het probleem dat door de heer Bellot wordt aangekaart, bestaat al langer en vloeit dus niet voort uit de voorliggende tekst. Het behoort overigens tot de bevoegdheid van de minister van Justitie omdat het de strafuitvoering betreft.

Subamendement nr 38 wordt ingetrokken.  
Subamendement nr 60 wordt eenparig aangenomen.  
Het artikel wordt, aldus gewijzigd, eenparig aangenomen.

#### Art. 16

Dit artikel wordt zonder bespreking eenparig aangenomen.

#### Art. 17

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient een subamendement nr. 22 (DOC 51 1428/005) in, dat ter zitting wordt vervangen door subamendement nr. 55

55 (DOC 51 1428/006). Ce sous-amendement, qui tend à remplacer l'article concerné, reproduit les propositions du groupe de travail «politique criminelle» de la Commission fédérale pour la sécurité routière.

L'intervenant expose les lignes directrices de ce sous-amendement:

- la confiscation et le retrait du permis de conduire constituent une mesure de sûreté et non une sanction;
- l'agent de police est habilité à décider de manière autonome de la confiscation du permis de conduire. Le parquet ne doit marquer son accord par téléphone sur ladite confiscation qu'en cas de refus de la part du conducteur. Le retrait du permis de conduire reste de la compétence du parquet;

- 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 n'est pas une infraction. En pareil cas, les agents sont cependant habilités à effectuer un test de détection d'alcool ou de drogues;

- les modifications que l'article 16 de l'amendement prévoit d'apporter sont reprises;

- le permis est également confisqué (et éventuellement retiré ultérieurement) lorsque le conducteur est manifestement, physiquement ou mentalement, incapable de conduire un véhicule.

*Le ministre* doute que la teneur de ce sous-amendement ait recueilli l'unanimité au sein du groupe de travail. Il ne s'y rallie pas dès lors que celui-ci menacerait l'équilibre sous-jacent de l'amendement.

Le sous-amendement n° 55, qui remplace le sous-amendement n° 22, est rejeté par 10 voix contre 4.

L'article est adopté sans modification.

#### Art. 18

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un sous-amendement n° 23 (DOC 51 1428/005), qui est remplacé en réunion par le sous-amendement n° 56 (DOC 51 1428/006). L'auteur retire le sous-amendement parce qu'il est devenu sans objet à la suite du rejet du sous-amendement n° 55 visant à remplacer l'article 17.

*M. Philippe Monfils (MR) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 39, DOC 51 1428/006) visant à supprimer l'article. Il présente aussi, en ordre subsidiaire, un sous-amendement n° 40 (DOC 51 1428/006), qui est un sous-amendement au sous-amendement n° 39. Il retire ensuite ce dernier sous-amendement en raison

(DOC 51 1428/006). Het subamendement beoogt de vervanging van het betrokken artikel en vormt een weergave van de voorstellen van de werkgroep «Handhaving» van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid.

De spreker licht de krachtlijnen van het subamendement toe:

- De invordering en de intrekking van het rijbewijs dienen te worden beschouwd als een veiligheidsmaatregel, niet als een straf.

- De politieagent krijgt de bevoegdheid om zelf te beslissen over de invordering van het rijbewijs. Alleen ingeval van weigering van de bestuurder moet het parket telefonisch instemmen met de invordering. De intrekking van het rijbewijs blijft de bevoegdheid van het parket.

- Het «aanstalten maken» of het «op het punt staan» om een voertuig onder invloed van alcohol of drugs te besturen, is geen overtreding, al kunnen agenten in dergelijke gevallen wel een alcohol- of drugsproef uitvoeren.

- De wijzigingen van artikel 16 van het amendement worden overgenomen.

- Ook als de bestuurder klaarblijkelijk lichamelijk of geestelijk ongeschikt is, wordt het rijbewijs ingevorderd (en achteraf eventueel ook ingetrokken).

*De minister* betwist dat over de inhoud van dit subamendement eensgezindheid bestond in de werkgroep. Hij stemt er niet mee in omdat het onderliggende evenwicht van het amendement erdoor in het gedrang komt.

Subamendement nr 55, dat subamendement nr 22 vervangt, wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd eenparig aangenomen.

#### Art. 18

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 23 (DOC 51 1428/005) in, dat ter zitting wordt vervangen door subamendement nr. 56 (DOC 51 1428/006). De indiener trekt het subamendement in omdat het door de verwerping van subamendement nr. 55 tot vervanging van artikel 17 zonder voorwerp is geworden.

*De heer Philippe Monfils (MR) c.s.* dient een subamendement nr. 39 (DOC 51 1428/006) in, dat de weglating van het artikel beoogt. Hij dient in ondergeschikte orde ook een subamendement nr. 40 (DOC 51 1428/006) in, dat een subamendement is op subamendement nr. 39. Dit laatste subamendement trekt

des défauts manifestes et graves de l'article, qui, selon lui, doit dès lors être supprimé intégralement.

L'intervenant attire l'attention sur l'avis du Collège des procureurs généraux, dont il ressort que l'article n'a pas les qualités juridiques et conceptuelles nécessaires pour être applicable. L'intervenant demande qu'à un moment ultérieur, une discussion sur le fond soit menée avec les acteurs de la justice au sujet de la méthode à suivre pour retirer un permis de conduire. Si l'article à l'examen est adopté, la sécurité juridique persistera: le retrait d'un permis de conduire pour une période de plus de quinze jours est une sanction qui ne peut être infligée que par un tribunal qui doit se prononcer sur le fond de l'affaire (et ne peut donc se borner à statuer sur la demande de prolongation du retrait).

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* estime que la Cour d'arbitrage a seulement exigé qu'un tribunal devait être saisi lorsque le retrait d'un permis de conduire dure plus de quinze jours. Le texte à l'examen est conforme à cette exigence. Le Collège des procureurs généraux n'est pas demandeur en ce qui concerne la procédure proposée dans l'amendement (ce qui est un choix politique sur le fond), mais accepte en ordre subsidiaire qu'une demande de prolongation d'un permis de conduire soit traitée par un juge de police, même sans débat (alors que le sous-amendement opte par contre pour un traitement contradictoire).

*M. François Bellot (MR)* renvoie à la jurisprudence récente de la Cour de justice de l'Union européenne, dont il ressort que les procédures d'exception en matière pénale ne sont pas autorisées et qu'un recours doit pouvoir être formé contre toute sanction infligée.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 50, DOC 51 1428/006) qui règle le cas où le parquet décide dans les cinq jours qu'un conducteur doit être cité et où ce dernier n'aurait pas reçu le pli judiciaire. Ce sous-amendement est retiré.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* présente ensuite les sous-amendements n°s 65, 66 et 67, qui prévoient que le procès-verbal dans lequel est requise la prolongation de l'interdiction de conduire n'est pas porté à la connaissance de l'intéressé par pli judiciaire, mais remis par la police. Il y a lieu d'adopter ces sous-amendements, parce qu'un pli judiciaire ne peut pas être envoyé en temps utile.

hij vervolgens in wegens de kennelijke en zwaarwichtige gebreken van het artikel, dat naar zijn overtuiging daarom integraal moet weggelaten worden.

De spreker wijst op het advies van het College van procureurs-generaal, waaruit blijkt dat het artikel niet over de noodzakelijke juridische en conceptuele kwaliteiten beschikt om toepasbaar te zijn. De spreker vraagt dat op een later moment met de actoren van Justitie een discussie ten gronde wordt gevoerd over de methode voor de intrekking van een rijbewijs. Indien het voorliggende artikel aangenomen wordt, blijft de rechtszekerheid voortduren: de intrekking van een rijbewijs voor een periode van langer dan vijftien dagen is een straf, die enkel kan opgelegd worden door een rechtbank die zich over de grond van de zaak dient uit te spreken (en zich dus niet mag beperken tot een beoordeling van de vordering tot verlenging van de intrekking).

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* is van oordeel dat het Arbitragehof alleen heeft geëist dat een rechtbank moet worden gevat wanneer de intrekking van een rijbewijs langer dan vijftien dagen duurt. De voorliggende tekst is daarmee in overeenstemming. Het College van procureurs-generaal is geen vragende partij voor de in het amendement voorgestelde procedure (wat ten gronde een beleidskeuze is), maar aanvaardt in ondergeschikte orde wel dat een vordering tot verlenging van een rijverbod door een politierechter wordt behandeld, zelfs zonder debat (waar het subamendement daarentegen wel voor een tegensprekelijke behandeling opteert).

*De heer François Bellot (MR)* verwijst naar recente rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie, waaruit blijkt dat uitzonderingsprocedures in strafzaken niet geoorloofd zijn en dat tegen de oplegging van elke straf hoger beroep moet kunnen ingesteld worden.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* c.s. dient een sub-amendement nr. 50 (DOC 51 1428/006) in dat het geval regelt wanneer het parket binnen vijf dagen beslist dat een autobestuurder moet worden gedagvaard en deze laatste de gerechtsbrief niet zou ontvangen hebben. Het wordt ingetrokken.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* dient hierop sub-amendementen nr 65, 66 en 67 in, die ertoe strekken dat het proces-verbaal waarin de verlenging van het rijverbod gevorderd wordt niet per gerechtsbrief ter kennis van de betrokkene wordt gebracht, maar via overhandiging door de politie. De subamendementen zijn noodzakelijk omdat een gerechtsbrief niet tijdig kan worden verstuurd.

*M. Guido De Padt (VLD)* s'oppose à ces sous-amendements. Ils sont de nature à augmenter la charge administrative de la police. Les sous-amendements vont à l'encontre du principe selon lequel la police doit pouvoir se consacrer à ses tâches essentielles. Il accorde la préférence à la solution qui consiste à confier à un huissier de justice le soin de notifier le procès-verbal.

*Le ministre* considère que les sous-amendements tiennent compte tant des droits de la défense que de la possibilité, pour le parquet, d'agir de manière efficace, même dans les cas où, au moment de la confiscation du permis, le juge de police n'est pas saisi immédiatement en vue d'infliger une interdiction de conduire. Il s'agit, en l'occurrence, de cas exceptionnels, dans lesquels seule une notification directe au contrevenant peut intervenir en temps utile. L'augmentation de la charge de travail de la police ne sera donc pas excessive.

Afin de garantir dans une mesure suffisante les droits de la défense, le sous-amendement n° 67 prévoit d'ailleurs que l'intéressé peut à nouveau saisir le tribunal de police de la décision de prolongation du retrait du permis de conduire à partir du quinzième jour suivant le prononcé.

Le ministre s'engage à évaluer l'application des dispositions après un an, du moins si celles-ci sont adoptées.

Le sous-amendement n° 56, qui remplace le sous-amendement n° 23, est retiré, de même que les sous-amendements n°s 40 et 50.

Le sous-amendement n° 39 est rejeté par 10 voix contre 6.

Les sous-amendements n°s 65, 66 et 67 sont rejetés successivement par 9 voix contre 6.

L'article est adopté, sans modification, par 10 voix contre 4 et 2 abstentions.

#### Art. 19

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent le sous-amendement n° 24 (DOC 51 1428/005), qui est remplacé séance tenante par le sous-amendement n° 57 (DOC 51 1428/006).

Le sous-amendement n° 57, qui remplace le sous-amendement n° 24, est retiré.

L'article est adopté à l'unanimité, sans modification.

*De heer Guido De Padt (VLD)* verzet zich tegen deze subamendementen. Ze zullen tot een toename van de administratieve belasting van de politie leiden. Het subamendement gaat in tegen het beginsel dat de politie zich aan haar kerntaken moet kunnen wijden. Hij geeft er de voorkeur aan dat een gerechtsdeurwaarder belast wordt met de betekening van het proces-verbaal.

*De minister* is van oordeel dat in de subamendementen zowel rekening wordt gehouden met de rechten van verdediging als met de mogelijkheid voor het parket om op een effectieve wijze op te treden, ook in die gevallen waar op het ogenblik van de invordering van het rijbewijs de politierechter niet onmiddellijk wordt gevat voor de oplegging van een rijverbod. Het gaat in casu om uitzonderlijke gevallen, waarin enkel directe kennisgeving aan de overtreder tijdig kan gebeuren. De toename van de werklust voor de politie zal dus niet buitensporig zijn.

Om de rechten van verdediging in voldoende mate te waarborgen, creëert subamendement nr. 67 voor de betrokkene overigens de mogelijkheid om een beslissing tot verlenging van de intrekking van het rijbewijs opnieuw aan de politierechtbank voor te leggen vanaf de vijftiende dag na de uitspraak.

De minister verbindt er zich toe de toepassing van de bepalingen, indien zij zouden worden aangenomen, na een jaar te evalueren.

Subamendementen nr 56, dat subamendement nr 23 vervangt, nr 40 en 50 worden ingetrokken.

Subamendement nr 39 wordt verworpen met 10 tegen 6 stemmen.

Subamendement nr 65, 66 en 67 worden achtereenvolgens verworpen met 9 tegen 6 stemmen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

#### Art. 19

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 24 (DOC 51 1428/005) in, dat ter zitting wordt vervangen door subamendement nr. 57 (DOC 51 1428/006).

Subamendement nr 57, dat subamendement nr 24 vervangt, wordt ingetrokken.

Het artikel wordt ongewijzigd eenparig aangenomen.

## Art. 20

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent le sous-amendement n° 25 (DOC 51 1428/005) en vertu duquel, durant le week-end, le permis de conduire doit être remis à un bureau de police désigné par le greffe.

*Le ministre* annonce que de telles questions pratiques seront réglées dans un arrêté royal en préparation dans le cadre de la réforme du permis de conduire.

Le sous-amendement n° 25 est retiré.

Cet article est adopté à l'unanimité, sans modification.

## Art. 21

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent le sous-amendement n° 26 (DOC 51 1428/005) afin de donner à l'exécuteur de la sanction la possibilité de choisir le meilleur mode d'immobilisation pour un véhicule donné: apposition de scellés, chaîne, sabot.

*M. Guido De Padt (VLD)* estime que dans le texte néerlandais, le terme 'opleggen' ne convient pas pour l'immobilisation d'un véhicule.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) et consorts* présentent le sous-amendement n° 61 afin de remplacer, dans le texte néerlandais des lois relatives à la police de circulation routière, le mot «oplegging» par le mot «immobilisering», qui convient mieux et qui est plus clair.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* soutient le sous-amendement n° 61 et retire par conséquent le sous-amendement n° 26.

*M. Philippe Monfils (MR)* se montre quelque peu réticent à l'égard de toute atteinte physique au véhicule, qui irait au-delà de la simple immobilisation.

Le sous-amendement n° 26 est retiré.

Le sous-amendement n° 61 est adopté à l'unanimité. L'article, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

## Art. 22-24

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion et sont successivement adoptés à l'unanimité.

## Art. 20

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 25 (DOC 51 1428/005) in krachtens hetwelk men zijn rijbewijs tijdens het weekeinde moet inleveren in een door de griffie aangewezen politiekantoor.

*De minister* kondigt aan dat dergelijke praktische zaken geregeld zullen worden in het koninklijk besluit dat wordt voorbereid in het raam van de hervorming van het rijbewijs.

Subamendement nr. 25 wordt ingetrokken.

Dit artikel wordt ongewijzigd eenparig aangenomen.

## Art. 21

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 26 (DOC 51 1428/005) in teneinde de uitvoerder van de straf de mogelijkheid te geven de beste methode te kiezen om een bepaald voertuig te immobiliseren: verzegeling, wielklem of ketting.

*De heer Guido De Padt (VLD)* is van oordeel dat 'opleggen' geen goede term is voor het immobiliseren van een voertuig.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) c.s.* dient subamendement nr. 61 in om in de wetten betreffende de politie over het wegverkeer «oplegging» te vervangen door «immobilisering», wat een meer passende en duidelijke term is.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* steunt subamendement nr. 61 en trekt dientengevolge subamendement nr. 26 in.

*De heer Philippe Monfils (MR)* staat huiverachtig tegenover elke fysieke aantasting van het voertuig die verder gaat dan het louter immobiliseren.

Subamendement nr 26 wordt ingetrokken.

Subamendement nr 61 wordt eenparig aangenomen. Het artikel wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

## Art. 22-24

Deze artikelen worden zonder bespreking achtereenvolgens eenparig aangenomen.

## Art. 24bis

*M. Philippe Monfils (MR) et consorts* présentent un sous-amendement (n° 44, DOC 51 1428/006) tendant à insérer un article 24bis. Le risque de devoir comparaître automatiquement devant le juge de police dès que l'on a commis un excès de vitesse de 31 km par heure, est exagéré. Le parquet doit pouvoir remplir son rôle. Les infractions qui font courir un danger supplémentaire à la sécurité routière, en particulier les cas graves d'excès de vitesse, doivent pouvoir être traitées de façon personnalisée. En cas de surcharge de certains rôles, les délais de prescription risquent en effet de venir à expiration, ce qui équivaut à l'impunité pour les contrevenants.

*M. François Bellot (MR)* ajoute que les constats concernant de telles infractions graves sont légion en certains endroits, notamment sur les boulevards bruxellois. Les tribunaux de police seront surchargés, ce qui empêchera le traitement de dossiers mettant en cause des intérêts vitaux. La possibilité de proposer une transaction doit être conservée, car tous ces conducteurs ne sont pas des écraseurs. Par ailleurs, un gestionnaire de voirie peut manquer de discernement en fixant les limitations de vitesse au point de rendre ce type d'infractions pratiquement inéluctables. De surcroît, cette procédure ne pourra être appliquée qu'aux seuls Belges et pas aux étrangers qui se seront rendus coupables de la même infraction et qui s'en tireront à bon compte avec une perception immédiate. En France, les Belges comme les Français sont renvoyés devant le tribunal de police local.

*M. Philippe Monfils (MR)* demande seulement que l'on comprenne que des infractions très graves sur le papier peuvent, dans la pratique, s'avérer bien moins graves, comme dans l'exemple cité par l'intervenant précédent à propos des infractions commises sur les grandes artères bruxelloises.

*Le ministre* indique que la directive des procureurs généraux impose déjà aux parquets de citer les auteurs d'infractions du quatrième degré devant le tribunal de police. Rien ne change donc par rapport à la procédure standard d'aujourd'hui. Quant à la soi-disant discrimination par rapport aux automobilistes étrangers, la jurisprudence prévoit qu'une distinction objective – fondée sur le lieu du domicile – est admise.

## Art. 24bis

*De heer Philippe Monfils (MR) c.s.* dient een sub-amendement nr. 44 (DOC 51 1428/006) in tot invoeging van een artikel 24bis. De mogelijkheid dat men, zodra men 31 kilometer per uur te snel heeft gereden, automatisch voor de politierechter moet verschijnen, is van het goede teveel. Het parket moet zijn rol kunnen vervullen. De overtredingen die extra gevaar voor de verkeersveiligheid inhouden, inzonderheid ernstige gevallen van overdreven snelheid, moeten op gepersonaliseerde wijze kunnen worden behandeld. Indien sommige rollen al te drukbezet raken, dreigen immers de verjaringstermijnen te verlopen, hetgeen voor de overtreders gelijk staat met straffeloosheid.

*De heer François Bellot (MR)* voegt eraan toe dat men op sommige plaatsen, zoals op de Brusselse boulevards bijvoorbeeld, dergelijke zware overtredingen bij de vleet constateert. De politierechtbanken zullen overbelast worden, waardoor zaken waar vitale belangen mee zijn gemoeid niet worden behandeld. De mogelijkheid tot het voorstellen van een minnelijke schikking moet behouden blijven want niet al deze bestuurders zijn criminelen op wielen. Overigens kan een wegbeheerder zo weinig verstandig omgaan met snelheidsbeperkingen dat dergelijke zware overtredingen haast onvermijdelijk worden. Bovendien zal deze procedure alleen op Belgen kunnen worden toegepast en niet op buitenlanders die zich aan eenzelfde overtreding schuldig zullen hebben gemaakt en er met een onmiddellijke inning vanaf komen. In Frankrijk worden zowel Belgen als Fransen naar de plaatselijke politierechtbank verwezen.

*De heer Philippe Monfils (MR)* vraagt alleen begrip voor het feit dat op papier zeer zware overtredingen in de praktijk toch niet zo ernstig blijken te zijn, zoals in het voorbeeld aangehaald door de voorgaande spreker nopens de overtredingen begaan op de Brusselse boulevards.

*De minister* stelt dat de richtlijn van de procureurs-generaal de parketten vandaag reeds oplegt overtreders van de vierde categorie voor de politierechtbank te dagvaarden. Er verandert dus niets ten opzichte van wat vandaag de standaardpraktijk is. Wat de zogeheten discriminatie ten aanzien van buitenlandse automobilisten betreft, is er rechtspraak die stelt dat een objectief onderscheid – gebaseerd op waar men gedomicilieerd is – gemaakt mag worden.



Le sous-amendement n° 44 est rejeté par 7 voix contre 2 et 4 abstentions.

L'article 24*bis* proposé devient dès lors sans objet.

#### Art. 25

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 31, DOC 51 1428/005) tendant à fixer à trois ans le délai retenu pour la récidive.

Le sous-amendement n° 31 est rejeté par 8 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article est adopté par 8 voix et 5 abstentions.

#### Art. 25*bis*

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 32, DOC 51 1428/005) tendant à insérer un article 25*bis*. L'intervenant précise que cela n'a pas de sens de condamner à une peine subsidiaire de déchéance une personne qui n'a pas de permis de conduire ou des personnes qui sont condamnées pour conduite d'un véhicule pendant une période de déchéance. Il propose dès lors de donner au juge la possibilité de prononcer une peine d'emprisonnement prison subsidiaire au lieu d'une peine subsidiaire de déchéance. Afin d'inciter les contrevenants à payer leurs amendes, il préconise également de porter la période de validité de la peine subsidiaire de déchéance à trois mois.

*Le ministre* défend l'équilibre visé dans l'amendement.

Le sous-amendement n° 32 est rejeté par 12 voix contre 3.

En conséquence, l'article 25*bis* proposé devient sans objet.

#### Art. 26

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté, sans modification, à l'unanimité.

#### Art 26*bis*

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent un amendement (n° 27, DOC 51 1428/005) tendant à insérer un article 26*bis*.

Subamendement nr. 44 wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen en 4 onthoudingen.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 24*bis*.

#### Art. 25

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient een subamendement nr. 31 (DOC 51 1428/005) in teneinde de periode waarbinnen herhaling mogelijk is op drie jaar te brengen.

Subamendement nr. 31 wordt verworpen met 8 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Het artikel wordt aangenomen met 8 stemmen en 5 onthoudingen.

#### Art. 25*bis*

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient een subamendement nr. 32 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een artikel 25*bis*. De spreker verduidelijkt dat het geen zin heeft om personen zonder rijbewijs of personen die veroordeeld werden wegens het besturen van een voertuig tijdens een periode van verval te veroordelen tot een vervangend rijverbod. Daarom wil hij de rechter de mogelijkheid geven om in plaats van een vervangend rijverbod een vervangende gevangenisstraf op te leggen. Om overtreders aan te zetten tot het betalen van een boete is hij er ook voorstander van om het vervangend rijverbod op te trekken tot drie maanden.

*De minister* verdedigt het in het amendement in acht genomen evenwicht.

Subamendement nr 32 wordt verworpen met 12 tegen 3 stemmen.

Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 25*bis*.

#### Art. 26

Dit artikel wordt zonder bespreking ongewijzigd eenparig aangenomen.

#### Art. 26*bis*

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient een subamendement nr. 27 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een artikel 26*bis*.

Le sous-amendement n° 27 est retiré.  
En conséquence, l'article 26*bis* proposé devient sans objet.

#### Art. 26*ter*-26*quinquies*

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent les sous-amendements n°s 28, 29 et 30 (DOC 51 1428/005) tendant à insérer une série de nouveaux articles: 26*ter*, 26*quater*, 26*quinquies*.

Les sous-amendements n° 28, 29 et 30 sont retirés.

En conséquence, les articles 26*ter* à 26*quinquies* proposés deviennent sans objet.

#### Art. 27

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 33, DOC 51 1428/005). L'article doit comporter un renvoi aux articles 22 et 23, mais également à l'article 26 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

*Le ministre* marque son accord sur le sous-amendement.

Le sous-amendement n° 33 est adopté à l'unanimité. L'article, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

#### Art. 28

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté, sans modification, par 11 voix contre 2.

#### Art. 28*bis*-28*ter* (nouveaux)

*M. Philippe Monfils (MR)* et consorts présentent un sous-amendement (n° 41, DOC 51 1428/006), qui tend à insérer un chapitre dans le texte de base et à permettre ainsi une modification du Code pénal. Ils présentent également un sous-amendement (n° 42, DOC 51 1428/006) tendant à supprimer l'article 420*bis* du Code pénal. L'intervenant considère que le doublement de la peine instauré par la loi du 7 février 2003 pour les infractions commises à l'aide d'une voiture est une mesure scandaleuse. Il ne s'agit même pas, en l'espèce, d'actes intentionnels. Il s'ensuit que la hiérarchie entre coups et blessures volontaires et involontaires est remise en question.

Subamendement nr. 27 wordt ingetrokken.  
Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 26*bis*.

#### Art. 26*ter* tot 26*quinquies*

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient subamendementen nr. 28, 29 en 30 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een reeks nieuwe artikelen: 26*ter*, 26*quater*, 26*quinquies*.

Subamendementen nr. 28, 29 en 30 worden ingetrokken.

Derhalve vervallen de voorgestelde artikelen 26*ter* tot 26*quinquies*.

#### Art. 27

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* c.s. dient een subamendement nr. 33 (DOC 51 1428/005) in. Het artikel dient een verwijzing te bevatten naar artikelen 22 en 23 maar ook naar artikel 26 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

*De minister* stemt in met het subamendement.

Subamendement nr 33 wordt eenparig aangenomen. Het artikel wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

#### Art. 28

Dit artikel wordt zonder bespreking ongewijzigd aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

#### Art. 28*bis* en 28*ter* (nieuw)

*De heer Philippe Monfils (MR)* c.s. dient een subamendement nr. 41 (DOC 51 1428/006) in teneinde een hoofdstuk in de voorliggende basistekst in te lassen en aldus een wijziging mogelijk te maken van het Strafwetboek. Hij dient ook een subamendement nr. 42 (DOC 51 1428/006) in tot weglating van artikel 420*bis* van het strafwetboek. De bij de wet van 7 februari 2003 ingevoerde verdubbeling van de straf voor een misdrijf dat met een auto wordt begaan, vindt de spreker ongehoord. Het betreft hier zelfs geen opzettelijke daad. Het gevolg is dat de hiërarchie tussen onopzettelijke en opzettelijke slagen en verwondingen op de helling komt te staan.

*M. François Bellot (MR)* souligne que cette situation provoque le ressentiment du public. L'intervenant cite le cas d'un automobiliste qui avait été victime de coups et blessures volontaires et qui, ayant lui-même été impliqué dans un accident, se vit infliger une peine plus sévère pour sa part involontaire dans l'accident que la personne qui l'avait volontairement molesté à une autre occasion. Cette situation est totalement illogique.

*M. Francis Van den Eynde (Vlaams Belang)* estime que cet article s'inscrit dans le cadre d'une politique de criminalisation de l'automobiliste, dont il relève de nombreux exemples dans sa propre ville (Gand).

*M. Guido De Padt (VLD)* estime inopportun de saper toute la logique de la loi du 7 février 2003.

*Le ministre* ne nie pas qu'il pourrait y avoir des déséquilibres entre la loi pénale ordinaire et la répression qui est nécessaire pour assurer le respect de la législation routière. Ces déséquilibres peuvent cependant aussi être dus à un certain laxisme de la loi pénale ordinaire. En tout état de cause, la suppression de l'article 420bis du Code pénal serait un mauvais signal pour le public. Cela pourrait donner l'impression que l'on veut à nouveau adopter une attitude plus laxiste vis-à-vis de ceux qui enfreignent le Code de la route.

Les sous-amendements n<sup>os</sup> 41 et 42 sont successivement adoptés par 6 voix contre 4.

Un nouveau chapitre - *IVbis* – et un nouvel article 28bis – sont dès lors insérés dans l'amendement n<sup>o</sup> 6.

#### Art. 28ter (nouveau)

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* présente le sous-amendement n<sup>o</sup> 62 (DOC 51 1428/006), qui vise à supprimer l'article 419bis du Code pénal et à inscrire une circonstance aggravante dans les articles 419 et 420 de ce Code, en vertu de laquelle les peines maximales prévues à ces articles sont doublées lorsque les coups ou les blessures sont la conséquence d'un accident de la circulation. Ce sous-amendement est plus cohérent sur le plan juridique que si des dispositions pénales distinctes sont instaurées et tient compte de l'avis du Collège des procureurs généraux. Ce procédé permet aussi de placer en détention préventive ceux qui commettent des infractions graves.

*M. Philippe Monfils (MR)* déplore que l'auteur du sous-amendement veuille annihiler de manière impropre les conséquences de l'adoption des sous-amendements n<sup>os</sup>

*De heer François Bellot (MR)* onderstreept dat dit tot bitterheid bij het publiek leidt. De spreker citeert het geval van een automobilist, die het slachtoffer was geworden van opzettelijke slagen en verwondingen, en die zelf betrokken geraakte bij een ongeval, maar strenger werd gestraft voor zijn niet intentioneel aandeel in het ongeval dan diegene die hem bij een andere gelegenheid opzettelijk had toegetakeld. Elke logica is hier zoek.

*De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Belang)* meent dat dit artikel kadert binnen een beleid dat de automobilist wil criminaliseren. De spreker vindt daarvan veel voorbeelden in zijn eigen stad Gent.

*De heer Guido De Padt (VLD)* vindt het ongepast de hele logica van de wet van 7 februari 2003 onderuit te halen.

*De minister* ontkent niet dat onevenwichten kunnen ontstaan tussen de gewone strafwet en de repressie die noodzakelijk is om de verkeerswetgeving te handhaven. De onevenwichten kunnen evenwel ook te wijten zijn aan een zekere laksheid van de gewone strafwet. Hoe dan ook zou de weglating van artikel 420bis van het Strafwetboek een slecht signaal zijn voor het publiek. Het zou de indruk kunnen wekken dat men zich ten aanzien van verkeersovertreders opnieuw wat laker wil opstellen.

Subamendementen nr. 41 en 42 worden achtereenvolgens aangenomen met 6 tegen 4 stemmen.

Derhalve worden een nieuw hoofdstuk – *IVbis* – en een nieuw artikel 28bis – in amendement nr. 6 ingevoegd.

#### Art. 28ter (nieuw)

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* dient sub-amendement nr. 62 (DOC 51 1428/006) in. Het beoogt de schrapping van artikel 419bis van het Strafwetboek en de opname van een verzwarende omstandigheid in de artikelen 419 en 420 van het Strafwetboek, op grond waarvan de maximumstraffen in die artikelen worden verdubbeld wanneer de slagen en verwondingen het gevolg zijn van een verkeersongeval. Het sub-amendement is juridisch coherenter dan wanneer afzonderlijke strafbepalingen worden ingevoerd worden en komt tegemoet aan het advies van het College van procureurs-generaal. Deze werkwijze laat ook toe dat ernstige overtreeders in voorhechtenis kunnen worden geplaatst.

*De heer Philippe Monfils (MR)* betreurt dat de indiener van het subamendement op een oneigenlijke wijze de gevolgen van de aanneming van de sub-

41 et 42, en instaurant à nouveau des peines maximales plus lourdes si les coups et blessures sont la conséquence d'un accident de la circulation. L'intervenant dément que le sous-amendement n° 62 reflète fidèlement l'avis du Collège des procureurs généraux.

Le sous-amendement n° 62 est adopté par 11 voix contre 5.

Un nouvel article 28ter est dès lors inséré.

#### Art. 29

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* présente le sous-amendement n° 63 (DOC 51 1428/006), qui tend à supprimer l'article qui est devenu sans objet à la suite de l'adoption des sous-amendements n°s 42 et 62.

Le sous-amendement n° 63 est adopté par 11 voix contre 5.

L'article 29 est par conséquent supprimé de l'amendement n° 6.

#### Art. 29bis (nouveau)

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent le sous-amendement n° 34 (DOC 51 1428/005), tendant à insérer un article 29bis. L'actuelle police de la route consacre trop peu de temps à la surveillance routière et l'exécution de cette tâche dépend trop de la bonne volonté des responsables de la police et de l'intérêt manifesté occasionnellement par le ministre de l'Intérieur. C'est pourquoi, l'auteur propose la création, au niveau fédéral, d'une police routière spécialisée, qui serait prioritairement chargée de la surveillance routière. La tutelle de cette unité de police ne doit pas être exercée exclusivement par le ministre de l'Intérieur, mais également par le ministre de la Mobilité et des Transports, qui devrait avoir davantage son mot à dire dans la politique de surveillance routière.

*Le ministre* s'oppose à la scission de la police en différentes entités: la police unique est actuellement structurée de manière efficace. La diminution du nombre des victimes de la route au cours des dernières années en est la preuve. La tutelle exercée par le ministre de l'Intérieur fonctionne bien et l'attention que la société porte à la problématique de la sécurité routière ne justifie pas que le contrôle de la police soit exercé par différents ministres.

amendements nr. 41 et 42 wil ongedaan maken, met name door opnieuw zwaardere maximumstraffen in te voeren wanneer slagen en verwondingen het gevolg zijn van een verkeersongeval. De spreker ontkent dat sub-amendement nr. 62 een correcte weergave is van het advies van het College van procureurs-generaal.

Subamendement nr 62 wordt aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

Derhalve wordt een nieuw artikel 28ter ingevoegd.

#### Art. 29

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* dient sub-amendement nr. 63 (DOC 51 1428/006) in, dat ertoe strekt het artikel weg te laten. Het artikel is door de aanneming van de subamendementen nr 42 en 62 overbodig geworden.

Subamendement nr 63 wordt aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

Derhalve wordt artikel 29 uit amendement nr. 6 weggelaten.

#### Art. 29bis (nieuw)

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 34 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een artikel 29bis. De huidige wegenpolitie besteedt te weinig tijd aan verkeershandhaving en is in de uitvoering van die opdracht te veel afhankelijk van de goodwill van de politietop en de toevallige politieke interesse van de minister van Binnenlandse Zaken. Daarom stelt de indiener de oprichting van een gespecialiseerde federale verkeerspolitie voor, waarvan de prioritaire opdracht verkeershandhaving is. De voorgedij over deze politie-eenheid dient niet uitsluitend te worden uitgeoefend door de minister van Binnenlandse Zaken, maar ook door de minister van Mobiliteit en Vervoer, die meer inspraak moet krijgen in het beleid van verkeershandhaving.

*De minister* kant zich tegen de opsplitsing van de politie in verschillende entiteiten: de eenheidspolitie is momenteel wel degelijk op een efficiënte wijze gestructureerd. De daling van het aantal verkeersslachtoffers de jongste jaren is hier een sprekend bewijs van. De aansturing door de minister van Binnenlandse Zaken functioneert goed en de maatschappelijke aandacht voor de problematiek van verkeersveiligheid verantwoordt niet dat het toezicht op de politie door verschillende ministers zou worden uitgeoefend.

Le sous-amendement n° 34 est rejeté par 12 contre 3.  
L'article 29bis, proposé, devient dès lors sans objet.

Art. 29ter

M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts présentent un sous-amendement (n° 35, DOC 51 1428/005) tendant à insérer un article 29ter.

Le sous-amendement n° 35 est retiré.  
L'article 29ter proposé devient dès lors sans objet.

Art. 30

M. Dylan Casaer (*sp.a-spirit*) présente un sous-amendement (n° 64, DOC 51 1428/006) tendant à supprimer cet article, qui est devenu superflu par suite de l'adoption des sous-amendements n°s 42 et 62.

Le sous-amendement n° 64 est adopté par 11 voix contre 5.

L'article 30 de l'amendement n° 6 est dès lors supprimé.

Art. 31

M. Philippe Monfils (MR) et consorts présentent un sous-amendement (n° 43, DOC 51 1428/006) tendant à supprimer l'article 31. L'intervenant précise que cette disposition est contraire à l'article 2 du Code pénal, à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et au Pacte international relatif aux droits civils et politiques. En vertu de l'arrêt 45/2005 de la Cour d'arbitrage, elle est probablement aussi contraire au principe d'égalité et à l'interdiction de discrimination, prévus aux articles 10 et 11 de la Constitution. Quant aux infractions commises avant l'entrée en vigueur de la loi, mais qui donnent lieu à une condamnation après cette entrée en vigueur, c'est la peine la plus légère qui doit s'appliquer. Le juge doit pouvoir agir en tout indépendance, sans que la loi lui impose un interdit. La loi relative à la police de la circulation routière sera désormais moins sévère dans son application que la loi du 7 février 2003 (qui a supprimé la peine d'emprisonnement, la déchéance du droit de conduire en rendant cependant l'application pratique nettement plus sévère). Il s'ensuit que les personnes qui ont commis, avant l'entrée en vigueur de la loi, une infraction qui sera jugée après l'entrée en vigueur de la

Subamendement nr 34 wordt verworpen met 12 tegen 3 stemmen.  
Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 29bis.

Art. 29ter

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s. dient een subamendement nr. 35 (DOC 51 1428/005) in tot invoeging van een artikel 29ter.

Subamendement nr 35 wordt ingetrokken.  
Derhalve vervalt het voorgestelde artikel 29ter.

Art. 30

De heer Dylan Casaer (*sp.a-spirit*) dient een subamendement nr. 64 (DOC 51 1428/006) in dat tot de weglating van het artikel strekt. Het artikel is overbodig geworden door de aanneming van de subamendementen nr 42 en 62.

Subamendement nr 64 wordt aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

Derhalve wordt artikel 30 uit amendement nr. 6 weggelaten.

Art. 31

De heer Philippe Monfils (MR) c.s. dient een subamendement nr. 43 (DOC 51 1428/006) in tot weglating van artikel 31. De spreker stelt dat de bepaling strijdig is met artikel 2 van het Strafwetboek, het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden en het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten. Met toepassing van Arbitragehofarrest 45/2005 is het wellicht ook strijdig met het gelijkheidsbeginsel en het discriminatieverbod, vastgelegd in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Voor misdrijven die gepleegd worden vóór de inwerkingtreding van de wet, maar na de inwerkingtreding tot een veroordeling leiden, moet de lichtste strafwet gelden. De rechter moet dit in alle onafhankelijkheid kunnen doen zonder dat de wet hem dit verbiedt. De verkeerswet wordt thans milder dan de wet van 7 februari 2003 was in haar toepassing (waarbij de gevangenisstraf werd afgeschaft maar het verval tot sturen de wet in de praktijk veel strenger maakte). Bijgevolg moeten zij die voor de inwerkingtreding van de wet een overtreding hebben begaan die na de inwerkingtreding van de wet wordt beoordeeld, beroep kunnen doen op de nieuwe bepalingen. Zoniet moet men het alge-

loi, doivent pouvoir invoquer les nouvelles dispositions. À défaut, il convient d'annuler le principe général de l'article 2 du Code pénal.

*Le ministre* défend la thèse selon laquelle le législateur peut prévoir des exceptions en ce qui concerne l'application de la loi pénale dans le temps. Ainsi que l'ont mis en évidence les difficultés survenues lors de l'application de la loi du 7 février 2003, il est en outre utile que cela soit indiqué de manière explicite. Les juges ne s'accordaient pas sur la loi pénale à appliquer (la question de savoir si la nouvelle loi pénale était plus ou moins répressive que l'ancienne a en effet suscité une controverse). Cette situation a menacé la sécurité juridique.

Le sous-amendement n° 43 est rejeté par 9 voix contre 5 et 2 abstentions.

L'article est adopté, sans modification, par 9 voix contre 5 et 2 abstentions.

#### Art. 32

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent le sous-amendement n° 36 (DOC 51 1428/005). L'intervenant propose que la loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi. Le Roi pourra dès lors subordonner son entrée en vigueur à l'état d'avancement des préparatifs nécessaires dans les différents services. Il a été constaté, par le passé, que ce n'était pas toujours le cas (la police ne disposait, par exemple, pas encore des nouveaux carnets), ce qui n'est pas resté sans conséquences.

*M. Dylan Casaer (sp.a-spirit)* présente le sous-amendement n° 68 au sous-amendement n° 36. Ce sous-amendement dispose que le Roi décide de l'entrée en vigueur «article par article».

*Le ministre* indique que l'entrée en vigueur doit être réglée article par article dès lors que des accords doivent encore être pris avec les régions en ce qui concerne la tutelle administrative. Le gouvernement indiquera très prochainement à quelles dates les différentes dispositions de l'amendement entreront en vigueur.

Les sous-amendements nos 68 et 36 – le premier sous-amendement modifie le second – sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

meen principe van artikel 2 van het Strafwetboek terugdraien.

*De minister* verdedigt de stelling dat de wetgever uitzonderingen mag vastleggen met betrekking tot de werking van de strafwet in de tijd. De expliciete vermelding is ook zinvol, zoals aangetoond werd door moeilijkheden bij de toepassing van de wet van 7 februari 2003. Rechters waren het niet eens over de toepasselijke strafwet (er rees immers betwisting over de vraag of de nieuwe strafwet strenger of milder was dan de oude). Zo kwam de rechtszekerheid in het gedrang.

Subamendement nr 43 wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen en 2 onthoudingen.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 5 stemmen en 2 onthoudingen.

#### Art. 32

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een subamendement nr. 36 (DOC 51 1428/005) in. De spreker stelt voor dat de wet in werking treedt op een door de Koning te bepalen datum. De Koning kan de inwerkingtreding zo afhankelijk maken van de mate waarin diverse diensten de noodzakelijke voorbereidingen hebben kunnen treffen. In het verleden heeft men geconstateerd dat dit niet altijd het geval was (bijvoorbeeld was de politie nog niet voorzien van nieuwe boekjes), met alle gevolgen van dien.

*De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit)* dient een subamendement nr. 68 in op subamendement nr. 36. Het bepaalt dat de Koning 'per artikel' over de inwerkingtreding beslist.

*De minister* verklaart dat de inwerkingtreding per artikel moet worden geregeld omdat over het administratief toezicht nog afspraken met de gewesten moeten worden gemaakt. De regering zal zeer binnenkort op gedetailleerde wijze vastleggen wanneer de diverse bepalingen van het amendement van kracht zullen worden.

Subamendementen nr 68 en 36 – het eerste subamendement wijzigt het tweede – worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Het artikel wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen.

**E. — VOTE FINAL**

Les amendements n<sup>os</sup> 1 à 5, présentés au texte initial du projet de loi, sont devenus sans objet.

L'ensemble des articles 1<sup>er</sup> à 32 de l'amendement n<sup>o</sup> 6, qui a été pris à l'unanimité comme texte de base de la discussion et qui remplace le texte initial du projet de loi (articles 1<sup>er</sup> à 10), est adopté, tel qu'il a été modifié par les sous-amendements n<sup>os</sup> 16, 19, 20, 33, 36, 41, 42, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 59, 60, 61, 62, 63, 64 et 68, par 9 voix contre une et 6 abstentions.

Pour des raisons légistiques, les articles originaux ont été renumérotés sur le texte adopté par la commission.

Toutes les propositions de loi jointes deviennent sans objet.

*La rapporteuse,*

*Le président,*

Hilde VAUTMANS

Francis VAN DEN EYNDE

**E. — EINDSTEMMING**

Amendementen nr. 1 tot 5, ingediend op de oorspronkelijke tekst van het wetsontwerp, zijn zonder voorwerp geworden.

Het geheel van de artikelen 1 tot 32 van amendement nr. 6, dat door de commissie eenparig als basistekst van de bespreking werd genomen en de oorspronkelijke tekst van het wetsontwerp (artikelen 1 tot 10) vervangt, wordt, zoals geamendeerd door de subamendementen nr. 16, 19, 20, 33, 36, 41, 42, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 59, 60, 61, 62, 63, 64 en 68, aangenomen met 9 tegen 1 stem en 6 onthoudingen.

Om legistische redenen werden de oorspronkelijke artikelen op de tekst aangenomen door de commissie hernummerd.

Alle toegevoegde wetsvoorstellen vervallen.

*De rapporteur,*

*De voorzitter,*

Hilde VAUTMANS

Francis VAN DEN EYNDE