

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

20 MAART 1990

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet betreffende
de politie over het wegverkeer,
gecoördineerd op 16 maart 1968 en
van de wet van 21 juni 1985
betreffende de technische eisen
waaraan elk voertuig voor vervoer
te land, de onderdelen ervan, evenals
het veiligheidstoebehoren
moeten voldoen**

AMENDEMENTEN

**N° 1 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN
EN DEVOLDER**

(In hoofdorde)

Art. 4

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Het mag niet de bedoeling zijn verkeersbeperkende maatregelen in te schrijven buiten de termijnen die als deze der opleiding aanzien worden. Logica en consequentie gebiedt het onderscheid te maken tussen de scholingsperiode en deze van het gebruik van het rijbewijs zelf.

Extra-beperkingen compliceren nodeloos de reglementering die door jonge bestuurders moet aangeleerd worden, terwijl het weinig zeker is dat hun ouders er enig inzicht in hebben.

Zie :

- 1062 - 89 / 90 :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

20 MARS 1990

PROJET DE LOI

**modifiant la loi relative à la police
de la circulation routière, coordonnée
le 16 mars 1968 et la loi du 21 juin 1985
relative aux conditions techniques
auxquelles doivent répondre tout
véhicule de transport par terre,
ses éléments ainsi que les
accessoires de sécurité**

AMENDEMENTS

**N° 1 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET
DEVOLDER**

(En ordre principal)

Art. 4

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Il ne peut être question de limiter la liberté de circulation en dehors de la période de formation. La logique exige que l'on fasse une distinction entre la période d'apprentissage et celle de l'usage du permis même.

Des restrictions supplémentaires compliqueraient inutilement la réglementation que les jeunes conducteurs doivent assimiler, et qu'il est par ailleurs peu évident que leurs parents connaissent.

Voir :

- 1062 - 89 / 90 :

— N° 1 : Projet de loi.

Zulks zal ten slotte ten nadele uitvallen van de aandacht die aan de primordiale inhoud der verkeerswetgeving moet gegeven worden.

Bovendien worden door de voorgestelde regeling de ongunstige omstandigheden waarin tal van « verkeersongevallen » gebeuren niet omzeild en blijven een constante factor bij de voorziene stageverplichtingen.

Indien dergelijk rijbewijs vooral bedoeld is voor jonge bestuurders in opleiding, of personen met een risicogedrag inzake alcoholmisbruik, is precies dergelijk « systeem » dat uitsluitend gericht is op een louter cerebraal functioneren en afwegen zeker niet realistisch.

Het verdient dan ook de voorkeur dit artikel te schrappen.

N° 2 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

(In bijkomende orde op amendement n° 1)

Art. 4

Dit artikel vervangen door wat volgt :

« Art. 4. — Artikel 24 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 24. — De Koning kan bij een in Ministerraad overlegd besluit, bijzondere maatregelen voorschrijven voor de houders van een scholingsbewijs en voorlopig rijbewijs, voor de periode vanaf de afgifte van deze bewijzen, tot aan de afgifte van het rijbewijs. » »

VERANTWOORDING

In het belang van een goed begrip (en dito aanvaarding) door de betrokken doelgroep van bestuurders, dient de wetgeving logisch, coherent en doorzichtig te blijven.

Het kan bijgevolg niet de bedoeling zijn — des te minder via maatregelen die slechts via koninklijk besluit geregeld worden — verkeersbepalende maatregelen in te schrijven buiten de termijnen die als deze der opleiding aanzien worden.

Eenzijds is het zo dat vandaag de dag, in alle sectoren, ieder leerproces, er één voor het leven wordt. Dit geldt bij uitstek voor het verkeer, waarin van iedere bestuurder, permanente aanpassing verwacht wordt aan de steeds groter wordende verkeersdruk, de nieuwe risico's en de nieuwe comfort- en veiligheidstechnieken (die opnieuw hun eigen nieuw risico meecreëren).

Logica en consequentie gebieden ons het onderscheid te blijven maken tussen de scholingsperiode en deze van het gebruik van het rijbewijs zelf.

Indien de stelling dat geen enkel leerproces ooit « af » is, met haar volle waarde in de Verkeerswet moet ingeschreven worden, moet er uiteindelijk tot een automatisch herhaalde verkeerstest gekomen worden. Zelfs het vooropgestelde « rijbewijs met punten » biedt daarvoor geen voldoende oplossing, omdat ook tal van bestuurders, die zich niet aan (zware) overtredingen bezondigen, vaak om redenen van eerder fysische of psychologische aard, niet meer als

Toutes ces mesures seront finalement préjudiciables à l'attention qui doit être portée au contenu primordial de la législation sur la circulation.

En outre, la réglementation proposée ne permet pas d'éviter les circonstances défavorables qui sont à l'origine de nombreux « accidents de la circulation » et qui demeurent un facteur constant dans les obligations prévues en matière de stage.

Si un tel permis de conduire est essentiellement destiné aux jeunes conducteurs en période d'apprentissage ou aux personnes présentant un comportement à risque en matière d'abus de boissons alcoolisées, ce « système » est précisément irréaliste en ce qu'il est exclusivement centré sur un fonctionnement et des considérations purement cérébrales.

Il convient dès lors de supprimer cet article.

N° 2 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

(En ordre subsidiaire à l'amendement n° 1)

Art. 4

Remplacer cet article par ce qui suit :

« Art. 4. — L'article 24 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 24. — Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prescrire des mesures particulières pour les titulaires d'un titre d'apprentissage et d'un permis de conduire provisoire, pendant la période comprise entre la délivrance de ces titres et la délivrance du permis de conduire. » »

JUSTIFICATION

Pour qu'elle soit bien comprise (et donc acceptée) par les conducteurs concernés, la législation doit rester logique, cohérente et transparente.

Il ne peut dès lors être question d'imposer des restrictions en matière de circulation en dehors des délais d'apprentissage et ce, encore moins par le biais de mesures réglées par arrêté royal.

De nos jours, tout processus d'apprentissage, dans quelque domaine que ce soit, doit se prolonger pendant toute la vie. Cela vaut en particulier pour la circulation, qui requiert de chaque conducteur une adaptation permanente à l'accroissement du trafic, aux risques nouveaux et aux techniques nouvelles de confort et de sécurité (qui induisent à leur tour de nouveaux risques).

La logique nous impose de continuer à établir une distinction entre la période d'apprentissage et celle de l'utilisation du permis de conduire proprement dit.

Si l'objectif est de transposer dans le code de la route, le principe selon lequel aucun processus d'apprentissage n'est jamais terminé, alors il faut obliger les conducteurs à présenter périodiquement un examen de conduite.

Même le « permis à points » proposé ne constitue pas une solution suffisante, étant donné que nombre de conducteurs ne commettant pas d'infractions (graves), peuvent également être considérés comme « inadaptés » pour des raisons

« aangepast » kunnen beschouwd worden gezien de actuele eisen van het moderne verkeer.

Rechtlijnigheid en zuinigheid inzake wetgeving gebiedt ons het onderscheid te blijven maken :

— ofwel wordt de scholingsperiode verlengd, of de verplichtingen desbetreffend verstrengd — hetgeen heel goed aanvaardbaar voorkomt, en bij koninklijk besluit kan geregeld worden.

Dan blijft het eenmaal verkregen rijbewijs — behoudens sanctiëring via parketten en rechtbanken — een verworven recht;

— ofwel wordt het rijbewijs afgeschaft en vervangen door een permanent scholingsbewijs, van tijdelijke effectieve geldigheid, met in functie daarvan opgelegde beperkingen en proeven.

In de huidige stand der wetgeving en het verkeer, wordt blijkbaar voor de eerste optie gekozen : deze moet dan ook logisch uitgevoerd worden, en de nieuwe verplichtingen kunnen dan ook slechts opgelegd worden tijdens de opleiding, hetzij deze der scholing, hetzij tijdens de periode van het voorlopig rijbewijs.

De reglementering wordt helemaal gecompliceerd, indien de stage dan nog zou gecombineerd worden met een « puntensysteem » dat dan op zijn beurt nog eens speciaal aangepast zou worden voor de jonge bestuurder (zie Memorie van Toelichting, blz. 14).

Op die manier zal de toekomstige bestuurder meer lestijd nodig hebben om aan te leren waar en wanneer hij mag rijden, dan HOE.

Het wetsontwerp mist een doorzichtig opgebouwd systeem, dat onmiddellijk begrijpelijk voorkomt voor de specifieke doelgroep, waarvoor het bestemd is, en ook praktisch hanteerbaar is voor de overheden, die rechtstreeks of onrechtstreeks met de toepassing ervan geconfronteerd worden.

Dit is bepaald het geval met het « rijbewijs met punten » waarvan de « selectieve » toepassing toch al opmerkelijk is.

Beccaria (blz. 471) : « Wil u de misdadigheid voorkomen ? Draag er dan zorg voor dat de wetten duidelijk en eenvoudig zijn. »

Daarbij gaan de huidige voorgestelde voorzieningen uit van de typisch naïeve verwachtingen van een beleurende en betuttelende wetgever, welke zou moeten herinnerd worden aan wat elementaire regels inzake afwijkend gedrag zijn. St. Augustinus getuigde alvast van wat meer mensenkennis toen hij zei : « ik weet het goede, en doe het kwade ».

Men vraagt zich overigens af of door dergelijk systeem niet eerder een ongezonde speculatie — men kent de legendarische vindingrijkheid der Belgen — van een misschien marginale, doch gevaarlijke groep weggebruikers aanmoedigt welke zouden kunnen gaan « berekenen » hoever zij « te ver » mogen gaan — daar waar een uitspraak door de rechtbank veel minder binnen hun pronostiekmogelijkheden ligt.

Minstens is de « signaal-functie » van dergelijk systeem niet volledig gezond en zeker niet positief : het aspect bestraffing is tenslotte evidentier, dan het beloningsaspect.

Extra beperkingen compliceren nodeloos de reglementering, die door jonge bestuurders moet aangeleerd worden, terwijl het weinig zeker is dat hun ouders — die veelal hun eigen wagen zullen toevertrouwen — er enig inzicht in hebben.

physiques ou psychologiques, eu égard aux exigences actuelles de la circulation moderne.

Le souci d'élaborer une réglementation à la fois simple et logique nous oblige à continuer de faire la distinction suivante :

— ou bien on prolonge la période d'apprentissage ou l'on impose des obligations plus strictes en ce domaine — ce qui semble tout à fait acceptable et peut se régler par voie d'arrêté royal.

Dans cette hypothèse, une fois obtenu, le permis de conduire reste un droit acquis, sauf sanction imposée par les parquets et les tribunaux;

— ou bien le permis de conduire est supprimé et remplacé par un titre d'apprentissage permanent, d'une validité effective temporaire et assorti de restrictions et d'épreuves imposées en fonction de celle-ci.

Dans l'état actuel de la législation et vu les conditions de trafic, on a apparemment opté pour la première solution : il convient donc de l'appliquer de manière logique, et les nouvelles obligations ne peuvent dès lors être imposées que pendant la période de formation, c'est-à-dire soit pendant l'apprentissage, soit pendant la période couverte par le permis de conduire provisoire.

La réglementation se complique régulièrement si le stage est en outre combiné à un « système de points » qui devrait, à son tour, être adapté aux jeunes conducteurs (voir Exposé des motifs, p. 14).

Le futur conducteur devra ainsi suivre plus de cours pour apprendre où et quand il est autorisé à rouler que pour apprendre la conduite proprement dite.

Le projet de loi pêche par manque d'un système clair, immédiatement compréhensible pour le groupe spécifique d'usagers auquel il est destiné et aisé à mettre en pratique pour les autorités qui seront chargées directement ou indirectement de l'appliquer.

Cette critique vaut précisément pour le « permis à points », dont l'application « sélective » ne manque pas de singularité.

A cet égard, on citera utilement Beccaria (p. 471) : « Vous voulez éviter la délinquance ? Alors, veillez à faire des lois claires et simples. »

Les dispositions proposées dans ce projet procèdent de surcroît, des espoirs naïfs d'un législateur pontifiant et ergoteur auquel il serait bon de rappeler les règles élémentaires du comportement déviant. Saint-Augustin faisait jadis preuve d'une meilleure connaissance de ses semblables lorsqu'il disait : « je sais le bien et je fais le mal ».

Connaissant les trésors d'ingéniosité légendaires que peuvent déployer les Belges, on est d'ailleurs en droit de se demander si un tel système ne va pas encourager un groupe d'usagers de la route, qui, pour être peut-être marginal, n'en est pas moins dangereux, à « calculer » jusqu'où ils peuvent « aller trop loin », alors que ces usagers sont beaucoup moins aptes à établir un pronostic en ce qui concerne la sentence du tribunal.

La fonction d'avertissement d'un tel système n'est, à tout le moins, pas tout à fait saine et certainement pas positive, l'aspect pénalisation prenant le pas sur l'aspect récompense.

Des limitations supplémentaires compliquent inutilement la réglementation que les jeunes conducteurs doivent assimiler, et il n'est pas du tout certain qu'elle sera comprise par les parents qui, le plus souvent, leur confieront leur propre voiture.

Zulks kan uiteindelijk ten nadele uitvallen van de aandacht die aan de primordiale inhoud der verkeerswetgeving moet gegeven worden.

Heel wat gesuggereerde beperkingen zijn niet reëel door de ordediensten te controleren, zulks moedigt uiteindelijk op weinig pedagogische wijze risico-verleggend gedrag aan.

Nieuwe voorzieningen moeten in de moderne verkeersrealiteit praktisch uitvoerbaar, en controleerbaar zijn: deze noodzakelijke geloofwaardigheid mankeert in de stage voor de nieuwe bestuurder.

Nu al is de pakkans relatief gering voor ernstige misdrijven die zich concreet zichtbaar in het rijgedrag veruitwendigen. Wat zal het worden met alle erg theoretische modaliteiten, die de visu niet onmiddellijk controleerbaar zijn ('s nachts rijden, beperkte snelheid, begeleiding op autosnelwegen).

Het is van meetaf aan ook voor de leek duidelijk dat de opsporingsdiensten dergelijke bijkomende opdrachten niet aankunnen, met als gevolg dat:

- steeds meer betrokken (nieuwe) bestuurders meer zullen riskeren;
- en daardoor proefondervindelijk het gevoel zullen krijgen « veilig » andere, en eigenlijke zwaardere overtredingen straffeloos te kunnen begaan.

Voor jonge bestuurders kunnen dergelijke beperkingen overigens werkelijke professionele handicaps blijken (stijgend nacht- en WE-werk). Daardoor hebben dergelijke als gewoon hinderlijk beschouwde (en overigens op zich zeer discussieerbare) beperkingen, een averechts pedagogisch effect.

Dit gekoppeld aan een ongeloofwaardige pakkans neigt naar een zelf-destructieve aanpak in het betreffend beleid.

Bepaalde in het vooruitzicht gestelde beperkingen hebben nodeloos nadelige gevolgen op

- professioneel vlak;
- nachtelijke of onregelmatige werkuren (ploegenstelsel);
- carpooling.

Er wordt uiteindelijk voorbijgegaan aan het feit dat het nochtans de jeugd is die economisch moet instaan voor de welvaart van de oudere bevolking. Door precies de jongere bestuurders te beknotten in hun bewegingsvrijheid komt men tot de weinig zinvolle situatie dat zij die veelal nooit enige examens afgelegd hebben, wiens fysieke geschiktheid vaak te wensen overlaten en voor wie een wagen eerder een comfortkwestie uitmaakt op een soepeler wijze behandeld worden dan diegenen wiens arbeid het vervangingsinkomen van de oudere generatie garandeert, die een recente theoretische opleiding achter de rug hebben, die bij uitstek de praktische handigheid en fysieke fitheid vertonen en voor wie de wagen vaak een noodzakelijk werkinstrument is.

Het is toch ook niet omdat bij het begin van de maand de pensioenen uitbetaald worden dat er van de 1^{ste} tot de 5^{de} rijverbod voor de postbodes geldt.

Bepaalde voorzieningen zoals snelheidsbeperkingen voor zogenaamde « stagedoende bestuurders » zijn slechts zinnig indien twee duidelijke kentekens voorzien worden:

- vooraan voor de toepassing van de « speedgun »;
- achteraan voor de toepassing van de « multanova ».

Dan nog zal de wagen steeds ter plekke moeten stilgehouden worden, omdat bij louter fotografische vaststellingen,

Une telle situation peut détourner l'attention des usagers du contenu essentiel de la législation en matière de circulation.

Parmi les restrictions proposées, bon nombre ne pouvant être contrôlées de manière effective par les services d'ordre, de sorte que certains conducteurs pourraient avoir tendance — contrairement à l'objectif poursuivi — à prendre d'autres risques.

Il faut que les nouvelles mesures soient à la fois applicables et contrôlables dans le contexte actuel de la circulation routière; or, ce nouveau système de stage imposé aux jeunes conducteurs ne satisfait à aucune de ces deux conditions, pourtant indispensables.

Le risque de se faire verbaliser pour des infractions graves qui se manifestent de façon concrète lors de la conduite étant déjà limité, on peut se demander ce qu'il en serait si l'on instaurait toutes les modalités très théoriques qui ne sont pas immédiatement contrôlables de visu (conduite de nuit, vitesse limitée, interdiction de circuler seul sur autoroutes).

Il n'échappera à personne que les services de police ne sont pas en mesure d'accomplir ces nouvelles missions, de sorte que:

- de plus en plus de (nouveaux) conducteurs prendront davantage de risques;
- et acquerront ainsi, par l'expérience, le sentiment de pouvoir commettre « en toute sécurité », sans être punis, d'autres infractions, plus graves celles-là.

Pour les jeunes conducteurs, de telles restrictions peuvent constituer un réel handicap sur le plan professionnel (extension du travail pendant la nuit et les week-ends). Ces restrictions, qui sont considérées comme simplement déplaisantes (et qui sont au demeurant fort discutables en soi), auront ainsi un effet pédagogique inverse.

Si, en plus, le risque de se faire verbaliser est très faible, la politique suivie risque fort de manquer totalement son objectif.

Certaines restrictions envisagées auront inutilement une incidence négative:

- sur le plan professionnel;
- sur les prestations nocturnes ou irrégulières (régime de travail par équipes);
- sur le covoiturage.

On oublie enfin que ce sont les jeunes qui doivent assurer, sur le plan économique, le bien-être de leurs aînés. En restreignant la liberté de circulation des jeunes conducteurs, on crée une situation absurde dans laquelle ceux qui n'ont généralement passé aucun examen, dont l'aptitude physique laisse souvent à désirer et pour qui la voiture répond plutôt à un besoin de confort, bénéficient d'un traitement plus souple que ceux dont le travail procure le revenu de remplacement à la génération précédente, qui ont reçu récemment une formation théorique, qui ont par définition l'habileté et l'aptitude physique requises et pour qui la voiture est souvent un instrument de travail indispensable.

On n'interdit tout de même pas aux facteurs de rouler du 1^{er} au 5^e de chaque mois parce que les pensions sont payées au début du mois.

Certaines dispositions telles que les limitations de vitesse pour les nouveaux conducteurs n'ont de sens que si deux signes distinctifs clairs sont prévus:

- à l'avant, pour l'utilisation du « speed gun »;
- à l'arrière, pour l'utilisation du « multanova ».

Encore faudra-t-il arrêter le véhicule sur place parce qu'il sera toujours possible, dans le cas de simples constatations

steeds de smoes mogelijk zal blijven dat iemand anders aan het stuur zat, en de kentekens vergeten had te verwijderen.

De pakkans kan wel verbeterd worden door die wagens verplicht in het kanariegeel te laten schilderen, met purperen zwaailichten voor en achter, en een radarreflecterende muts voor de bestuurder of bestuurster ...

De ongunstige omstandigheden waarin tal van « weekend-ongevallen » gebeuren, worden niet omzeild en blijven een constante factor bij de voorziene stageverplichtingen.

Indien dergelijk rijbewijs vooral bedoeld is voor jongere bestuurders in opleiding, of personen met een risicogedrag inzake alcoholmisbruik, is precies dergelijk « systeem » dat uitsluitend gericht is op een louter cerebraal functioneren en afwegen — zekerlijk niet realistisch.

Daarvoor is het reeds te ingewikkeld : de omstandigheden van overmoed, opwinding of roesbeleving, waarin dergelijke overtredingen, typischerwijze begaan worden, zijn precies niet deze waarin de belanghebbende zich tevens « nuchter » verdiept in de wiskundige oefening van een puntenklassering.

Tal van in het vooruitzicht gestelde zogenaamde « beschermingsmaatregelen ». (O. Wilde vroeg om beschermd te worden tegen mensen met goede bedoelingen) zijn op zich reeds grondig bediscussieerbaar.

— beperking van snelheid op autosnelwegen : deze wegen zijn ontworpen in functie van hogere snelheden met constante veiligheid (zie ook de permanente verlichting). Moet het verkiezen van deze wegen, boven gewone wegen, niet eerder aangemoedigd en beloond ?

— 's nachts rijden : wat met de jonge bestuurder, die op tijd vertrokken is in het buitenland voor een vakantieretourkeer, doch door file-vertraging pas 's avonds aan de Belgische grens aankomt ?

— « 's nachts » : Quid omschrijving begrip.

Men voorziet kennelijk niet de ellende die men de rechtbanken aandoet om dit begrip concreet aan elk geval te toetsen.

— noch het wegverkeersreglement, noch de wegverkeerswet kennen dit begrip;

— verkiest men de formule van artikel 478 van het Strafwetboek (meer dan een uur voor zonsopgang en meer dan een uur na zonsondergang). Men weze eraan herinnerd dat dit tijdstip zich wijzigt en met het seizoen en met de lengtegraad ...);

— ofwel de formule van artikel 30 van het Wegverkeersreglement (tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag — bijzonder impreciese formulering, die enkel haar poëtische verdiensten heeft, zodat men steeds refereert naar het vervolg : ... en in alle omstandigheden waarin het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer (!) 200 meter ».

Hierop afgaande is het reeds duidelijk dat de jonge bestuurder die in de winteravonden wat vertraging ondervindt op de Brusselse ring en nog een 100-tal km moet afleggen na « nine to five » werkuren, niet meer naar huis mag.

Een en ander opent nieuwe perspectieven voor het hotelwezen in het centrum van het land.

photographiques, de prétexter qu'une autre personne conduisait le véhicule et qu'elle avait oublié d'enlever les signes distinctifs.

On peut toutefois augmenter les chances de pincer les contrevenants en obligeant les propriétaires à faire peindre leur voiture en jaune canari, à l'équiper de gyrophares pourpres à l'avant et à l'arrière et en obligeant le conducteur ou la conductrice à porter une casquette détectable au radar ...

Les obligations prévues pour les nouveaux conducteurs n'élimineront pas les conditions défavorables qui sont la cause de nombreux « accidents du week-end ».

Si un tel permis de conduire s'adresse surtout aux jeunes conducteurs en période d'apprentissage ou à des personnes ayant un comportement à risque en matière d'alcoolisme, ce système est tout sauf réaliste puisqu'il est exclusivement basé sur un processus purement cérébral.

Il est en effet trop complexe : les conditions de bravade, d'excitation ou de griserie, dans lesquelles de telles infractions sont commises, ne sont pas celles qui permettent à l'intéressé de se livrer « sereinement » à des réflexions mathématiques concernant un classement à points.

Nombre de « mesures de protection » envisagées (O. Wilde demandait à être protégé des gens bien intentionnés) sont, en soi, déjà très discutables.

— limitation de la vitesse sur les autoroutes : ces routes ont été conçues en vue de permettre des vitesses supérieures dans des conditions de sécurité constantes (notamment, éclairage permanent). Ne conviendrait-il pas plutôt d'encourager et de récompenser ceux qui choisissent d'emprunter ces routes plutôt que les routes ordinaires ?

— conduite de nuit : qu'en est-il du jeune conducteur, qui, parti à temps de l'étranger pour un retour de vacances, n'arrive que le soir à la frontière belge par suite d'embouteillages ?

— « de nuit » : que faut-il entendre par là ?

On n'a manifestement pas tenu compte du désarroi dans lequel seront plongés les tribunaux qui auront à appliquer concrètement cette notion à chaque cas particulier.

— ni le code de la route, ni la loi sur la circulation routière ne connaissent cette notion;

— si l'on choisit la formule de l'article 478 du Code pénal (« plus d'une heure avant le lever et plus d'une heure après le coucher du soleil »), il est utile de rappeler que cette période varie en fonction de la saison et de la longitude);

— si l'on opte pour la formule de l'article 30 du Code de la route (« entre la tombée et le lever du jour ») il faut reconnaître qu'elle est particulièrement imprécise et que son seul mérite est d'ordre poétique, de sorte que l'on se réfère toujours à la suite : « ainsi qu'en toute circonstance où il n'est pas possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ (!) 200 mètres ».

On peut d'ores et déjà déduire de ce qui précède que le jeune conducteur qui sera retardé sur le ring de Bruxelles un soir d'hiver et devait encore parcourir une centaine de kilomètres après avoir travaillé « de neuf à dix-sept heures » ne pourra plus rentrer chez lui.

Voilà qui ouvre de nouvelles perspectives aux hôteliers du centre du pays.

N° 3 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

(In hoofdorde)

Art. 5

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

In de voorgestelde regeling die een louter administratieve afhandeling van verkeersovertredingen inhoudt, wordt de rechter in dit puntensysteem in feite buiten spel gezet.

Hierdoor wordt de geïndividualiseerde straftoemeting uitgesloten, zodat de billijkheid en de rechtvaardigheid van de bestraffing ontbreekt. De huidige regeling, waar de rechten van de verdediging wel ten volle aan bod komen, verdient dan ook de voorkeur boven dit Orwelliaans administratief gedrocht.

Om die reden is het aangewezen dit artikel te schrappen.

N° 4 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

(In bijkomende orde op amendement n° 3)

Art. 5

In het voorgestelde artikel 25 de volgende wijzigingen aanbrengen :

A) In § 1, het P vervangen door wat volgt :

« 1° in de diensten van het Centraal Strafreger, per titularis van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs of scholingsbewijs, een fiche laten aanleggen waarop ingeschreven worden de in artikel 29 bedoelde zware overtredingen, en de andere door hem aangewezen overtredingen van deze wet, van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering, inzake motorvoertuigen en van de besluiten genomen in uitvoering van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren, moeten voldoen, begaan door bestuurders van motorvoertuigen, welke overtredingen het voorwerp uitgemaakt hebben in hoofde van deze bestuurder, van :

— hetzij een betaling ten titel van minnelijke schikking, aangeboden door het Openbaar Ministerie;
— hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling.»

B) In § 1, het 3° vervangen door wat volgt :

« 3° het aantal punten bepalen vanaf hetwelk overtredingen als bedoeld onder 1°, aanleiding zullen geven tot de procedure als onder § 2 hierna voorzien.»

C) § 2 vervangen door wat volgt :

« § 2. Ten opzichte van de bestuurder die binnen de 5 jaar overtredingen begaat, die hem het bij § 1, 3° bepaalde aantal punten doet bereiken of overschrijden, zullen :

N° 3 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

(En ordre principal)

Art. 5

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Dans la réglementation proposée, qui prévoit un règlement purement administratif des infractions de roulage, le système de points constitue une atteinte (de fait) aux prérogatives du juge.

Il exclut l'individualisation de la peine ce qui prive la sanction de toute équité et de toute justice. La réglementation existante, qui respecte pleinement les droits de la défense, doit dès lors être préférée à ce monstre administratif « orwellien ».

Il convient dès lors de supprimer cet article.

N° 4 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

(En ordre subsidiaire à l'amendement n° 3)

Art. 5

A l'article 25 proposé, apporter les modifications suivantes :

A) Au § 1^{er}, remplacer le 1° par ce qui suit :

« 1° créer, dans les services du Casier judiciaire central, pour chaque titulaire d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire ou d'un titre d'apprentissage une fiche reprenant les infractions graves visées à l'article 29 ainsi que les infractions, que le Roi désigne, aux autres dispositions de la présente loi, à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et aux arrêtés pris en exécution de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, commises par les conducteurs de véhicules automoteurs, infractions ayant fait l'objet, dans le chef de ce conducteur :

— soit d'un paiement proposé à titre transaction par le ministère public;

— soit d'une condamnation passée en force de chose jugée.»

B) Au § 1^{er}, remplacer le 3° par ce qui suit :

« 3° déterminer le nombre de points à partir duquel les infractions visées au 1° déclencheront la procédure prévue au § 2 ci-après.»

C) Remplacer le § 2 par ce qui suit :

« § 2. A l'égard du conducteur qui commet, dans les cinq ans, des infractions qui lui font atteindre ou dépasser le nombre de points fixé au § 1^{er}, 3° :

a) de overtredingen die aanleiding gaven tot het bereiken of overschrijden van dit maximaal punten-aantal;

b) alle overtredingen, als bedoeld in § 1, 1^o begaan op een tijdstip tijdens hetwelk dit maximaal punten-aantal bereikt of overschreden was, geen voorwerp kunnen uitmaken van een minnelijke schikking, voorgesteld door het Openbaar Ministerie.

De rechtbanken, voor dewelke deze bestuurders ambtshalve zullen gedagvaard worden, betreffende deze overtreding(en) zullen uit hoofde van deze, de vervallenverklaring van het recht tot sturen verplicht moeten uitspreken, met dien verstande, dat het hen, inbegrepen de politierechtbanken, en de Rechtbanken zetelend in graad van beroep, tegen politieonissen, vrij staat toepassing te maken van :

— artikel 45 van deze wet;

— de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel, en de probatie, inbegrepen de artikelen 3, 5 en 8 ervan, en dit zelfs voor een gedeelte der gevangenisstraf, geldboete of vervallenverklaring. »

D) Een § 3 toevoegen, luidend als volgt :

« § 3. Het puntentotaal van de op deze fiche voorkomende overtredingen wordt vermindert met een vijfde per volledig verlopen jaar, na de datum van de laatste op de fiche genoteerde overtreding. »

E) Een § 4 toevoegen, luidend als volgt :

« § 4. De bestuurder die bij toepassing van § 2 voor de rechtbank gedaagd wordt, dient persoonlijk aanwezig te zijn ter zitting, en kan zich niet laten vertegenwoordigen, tenzij, mits toelating van de rechtbank, in het geval hij aantoonde dat het hem onmogelijk is te verschijnen.

Hij wordt gehoord. »

VERANTWOORDING

1. De nu voorgestelde procedure vrijwaart alle rechten van de verdediging.

2. Er wordt geen nieuwe administratie voorzien, noch voor het bijhouden van de « punten » noch voor het nemen van de daaraan gekoppelde maatregelen.

3. Het wetsontwerp voorziet niet in enige sanctie, laat staan in enige afdwingbare maatregel, indien de opgelegde preventieve of educatieve maatregelen hun effect zouden missen of niet zouden nageleefd worden.

Evenmin was het duidelijk hoe de betrokkene in dat geval zou gevolgd worden.

De beproefde procedure van artikel 9 en van de voornoemde wet van 29 juni 1964 verschaft ter zake een duidelijk en bekend antwoord.

4. Het moet de bedoeling zijn bij het nemen van dergelijke maatregelen, de individuele toetsing te verfijnen, in functie van de omstandigheden van het geval, en de persoon van de betrokkene (familiale en professionele omstandigheden).

Terzelfdertijd biedt dit :

— een rechtvaardiger en begrijpelijker voorgestelde bestraffing;

— een meer individueel gerichte, preventieve werking.

a) les infractions qui lui ont fait atteindre ou dépasser ce nombre maximum de points;

b) toutes les infractions visées au § 1^{er}, 1^o, commises à une époque pendant laquelle ce nombre maximum de points était atteint ou dépassé, ne pourront faire l'objet d'une transaction proposée par le ministère public.

Les tribunaux devant lesquels ces conducteurs seront cités d'office en raison de cette ou ces infractions devront obligatoirement prononcer, du chef de celle(s)-ci, la déchéance du droit de conduire, étant entendu qu'il sera loisible à ces tribunaux, en ce compris les tribunaux de police et les tribunaux siégeant en degré d'appel contre des jugements de police, de faire application de :

— l'article 45 de la présente loi;

— la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, y compris les articles 3, 5 et 8, et ce même pour une partie de la peine d'emprisonnement, de l'amende ou de la déchéance. »

D) Ajouter un § 3, libellé comme suit :

« § 3. Le total des points des infractions figurant sur cette fiche est diminué d'un cinquième par année complète écoulée depuis la date de la dernière infraction notée sur la fiche. »

E) Ajouter un § 4, libellé comme suit :

« § 4. Le conducteur qui est cité devant le tribunal en application du § 2, doit comparaître en personne à l'audience et ne peut se faire représenter, sauf, moyennant l'autorisation du tribunal, au cas où il apporte la preuve qu'il lui est impossible de comparaître.

Il est entendu. »

JUSTIFICATION

1. La procédure proposée garantit tous les droits de la défense.

2. Il n'est pas créé de nouvelle administration, ni pour le calcul des points ni pour la prise des mesures qui en découlent.

3. Le projet de loi ne prévoit aucune sanction ni aucune mesure contraignante au cas où les mesures préventives ou éducatives imposées manqueraient leur effet ou ne seraient pas respectées.

Il ne précise pas non plus clairement comment l'intéressé serait suivi en ce cas.

La procédure éprouvée des articles 9 et suivants de la loi précitée du 19 juin 1964 fournit à ce propos une réponse claire et connue.

4. L'objectif de semblables mesures doit être d'affiner le contrôle individuel en fonction des circonstances propres à chaque cas et à la personne de l'intéressé (circonstances familiales et professionnelles). La procédure proposée a en outre l'avantage :

— d'organiser une répression plus juste et mieux compréhensible;

— d'assurer une action préventive plus individualisée.

In het algemeen ware het aangewezen de uitzondering, gemaakt voor de politierechtbanken, bij de artikelen 3 en 8, § 2 van de wet van 29 juni 1964 af te schaffen.

Destijds werd geschreven dat de mogelijkheid tot gewone en probatie-opschorting van de straf, uit de politierechtbank geweerd werd omdat de « probatie-inrichting buiten verhouding lijkt met de geringe aard van de misdrijven die onder de bevoegdheid van dit vonnisgerecht vallen ». (Vanhoudt, « *Belgisch Strafrecht* », III, n° 1958).

Zulks is thans zeker achterhaald gezien :

- de gewijzigde maatschappelijke visie ten aanzien van verkeersinbreuken met alcoholmisbruik en vluchtmisdrijf, en dergelijke;

- de zware geldelijke straffen die thans mogelijk worden (tot 2 000 x 80 = 160 000 frank);

- de buitengewoon ernstige gevolgen van de vervallenverklaring van het recht tot sturen op professioneel vlak (alleszins binnen het kader van de huidige wetgeving voor wie bijvoorbeeld de uitzondering categorie C geen oplossing biedt);

- de pedagogische voordelen en de preventieve werking van doelgerichte probatie-voorwaarden (ontwenningsskuur, AA, begeleiding, ...).

Praktisch alle buurlanden en alle Angelsaksische zijn ons al lang voor in dit soort van begeleiding welke veel persoonlijker gericht is dan « puntenrijbewijzen » en dergelijke.

5. Deze procedure garandeert automatisch een eenvormig parket-beleid inzake zware overtredingen : nu worden voor dezelfde overtredingen in diverse parketten nu eens onmiddellijke inningen toegepast, dan weer minnelijke schikkingen aangeboden of elders uiteindelijk gedagvaard, met ontzetting als gevolg.

6. Gezien er voor de rechter thans meer mogelijkheden openstaan, zal hij meer aangemoedigd worden tot een geïndividualiseerde straftoemeting in functie van preventie.

7. De ruimere mogelijkheden appeleren meer voor de individuele medewerking van de overtreder : zijn incentive tegen recidive wordt veel groter, naar de toekomst toe.

8. Draconische of nodeloos onbillijke gevolgen van ontzettingen (welke in aantal zullen toenemen) worden vermeden.

9. Het principe « non bis in idem » dient ongeschonden te blijven, wat de « naam » van de straf of de « maatregel » ook weze.

Vermits in het huidige wetsontwerp ook « in kracht van gewijsde gegane veroordelingen » meetellen voor het puntenaantal kan éénzelfde feit :

- bestraft worden met een vervallenverklaring, door de rechtbank uitgesproken;

- vervolgens (mede) aanleiding geven tot een « opschorting van het recht tot sturen », door puntencumulatie met erop volgende overtredingen.

In het huidige amendement tellen vroegere vonnissen enkel mee om de uitsluitende, doch verplichte bevoegdheid van de rechtbank te voorzien, voor de bestraffing, zo nodig met effectieve vervallenverklaring, van nieuwe feiten.

De verkeersfiche heeft aldus de waarde van een specifiek strafregister, dat de rechtbank in voorkomend geval wel een verplichtende indicatie biedt : het rijverbod zal moeten

D'une manière générale, il conviendrait de supprimer l'exception prévue aux articles 3 et 8, § 2, de la loi du 29 juin 1964 en ce qui concerne les tribunaux de police.

On a écrit à l'époque que si les tribunaux de police ne s'étaient pas vu accorder la possibilité de prononcer la suspension simple ou probatoire de la peine, c'est parce que « la probation paraît sans commune mesure avec l'importance mineure des infractions dont ces juridictions ont à connaître (Vanhoudt, « *Belgisch Strafrecht* », III, n° 1958).

De nos jours, une telle affirmation est assurément dépassée, étant donné :

- l'évolution des mentalités face aux infractions de roulage avec l'abus d'alcool et délit de fuite, etc.:

- la lourdeur des peines pécuniaires que l'on peut infliger à l'heure actuelle (jusqu'à 2 000 x 80 = 160 000 francs);

- les conséquences particulièrement graves de la déchéance du droit de conduire sur le plan professionnel (dans le cadre de la législation actuelle en tout cas, pour celui pour qui l'exception concernant la catégorie C n'est pas une solution) :

- les avantages pédagogiques et l'effet préventif de conditions probatoires appropriées (une désintoxication, AA, guidance, ...).

Preque tous les pays voisins et tous les pays anglo-saxons nous ont largement devancés en ce qui concerne ce type de guidance, qui est beaucoup plus individualisée que le système du « permis à points » et d'autres mesures du même genre.

5. Cette procédure garantit automatiquement l'uniformité de la politique menée pour les parquets en matière d'infractions graves. Actuellement, certains parquets pratiquent le système de la perception immédiate de l'amende, tandis que, pour la même infraction d'autres proposent une transaction ou encore citent l'intéressé en justice, avec pour conséquence la déchéance du permis.

6. Etant donné que le juge disposera d'un plus large éventail de possibilités, il sera plus enclin à individualiser la peine de manière à assurer une prévention optimale.

7. Ces possibilités accrues font davantage appel à la collaboration individuelle du contrevenant, qui sera par la suite plus motivé à éviter la récidive.

8. Les conséquences draconiennes ou inutilement iniques des déchéances dont le nombre augmentera seront évitées.

9. Le principe *non bis in idem* doit être respecté strictement, quelle que soit la dénomination de la peine ou de la « mesure ».

Etant donné qu'aux termes du projet de loi, les « condamnations passées en force de chose jugée » sont également prises en compte pour l'attribution du nombre de points, un seul et même fait peut :

- être puni de déchéance, prononcée par le tribunal;

- entraîner par la suite une « suspension du droit de conduire », par addition des points découlant d'infractions ultérieures.

En vertu du présent amendement, les jugements antérieurs ne peuvent qu'éclairer le tribunal, qui a une compétence exclusive mais obligatoire, en vue de la condamnation, au besoin assortie d'une déchéance effective, de faits nouveaux.

La fiche de circulation a dès lors valeur de casier judiciaire spécifique, qui, le cas échéant, donne toutefois une indication impérative au tribunal : celui-ci devra prononcer

uitgesproken worden, onverkort de mogelijkheid dit voorwaardelijk, of bij probatie te stellen, geheel of gedeeltelijk.

10. Het verdient de aandacht te beklemtonen dat de amendering van artikel 36 van het wetsontwerp de mogelijkheid wenst uit te sluiten tot onmiddellijke inning voor overtreding, strafbaar met een vervallenverklaring van het recht te sturen, zodat ook daardoor de tussenkomst van de rechtbank, met een grotere waaier van preventieve en educatieve maatregelen bij wijze van probatie, frequenter mogelijk wordt.

11. In het algemeen is de vertegenwoordiging de regel geweest voor de politierechtbank en te verklaren door « het mindere belang » van de zaken voor deze rechtbank bepleit.

Zo komen wij tot de op zijn minst eigenaardige situatie dat in verkeerszaken, ook deze met vluchtmisdrijf of alcohol-misbruik, soms getuigen moeten opgeroepen worden om hun verklaringen tijdens het strafonderzoek afgelegd, onder eed te bevestigen, naar aanleiding van betwistingen ingeroepen door de raadsman van de beklaagde, die zelf ... niet moeten verschijnen.

Zulks kan weliswaar opgevangen worden door bij tussenkomst van de persoonlijke verschijning van de betichte te bevelen, doch :

- dit wordt in de praktijk zelden aangewend;
- automatisch brengt dit een nieuw uitstel mee.

In het algemeen mag gesteld worden dat de aanwezigheid van de betichte op een terechtzitting, waar hij gedagvaard is voor zware verkeersinbreuken, niet meer dan normaal zou zijn;

— dergelijke aanwezigheid heeft op zich een preventieve werking, al was het maar door de concretere herinnering der feiten, die erdoor opgedrongen wordt;

— de rechter kan de betichte bewuster maken van de geschapen verkeersrisico's;

— de betichte kan de rechter praktischer voorlichten over de consequenties van strafaard en strafmaat, in het bijzonder de vervallenverklaring;

— bijzonder inzake vluchtmisdrijven, willen aanwezige betichten wel eens gewilliger de feiten toegeven, dan « heet van de naald », en dit kan overigens een terechte reden voor wat clementie zijn.

— in het algemeen komt de straf dan redelijker en persoonlijker meer aanvaardbaar over; de rechter kan zijn motieven ook mondeling « toelichten » : de afstand ten opzichte van het gerechtelijk apparaat verkleint, en dit komt ook menselijker over;

— schuldverdringen en -projectie zal minder voorkomen.

Daarbij komt dat tenslotte het nadeel van werkverlet voor de gevraagde aanwezigheid voor de rechtbank, totaal ondergeschikt gesteld moet worden aan :

— de ernst van de in dat geval te beoordelen inbreuken;

— het belang van de aanwezigheid van de overtreder zelf, in functie van schuldinzicht.

Tot slot weze aangestipt dat IEDERE probatie het persoonlijk akkoord van de betichte voorziet, zodat daardoor alleen al zijn aanwezigheid vereist is : zijn toestemming in de voorwaarden dient immers geacteerd op het zittingsblad (zie de rechtspraak inzake artikel 3 en 8, § 2, wet 29 juni 1964).

De instemming van de beklaagde is een hoofdzakelijk vereiste. Wanneer een arrest vernietigd wordt omdat de instemming niet werd gegeven, slaat die vernietiging zowel op de schuldigverklaring als op het verlenen van de opschorting (Cass. 20 juli 1966, Pas. I, 1411, R.W. 1966-1967, 11128).

l'interdiction totale ou partielle de conduire, sous condition ou avec délai probatoire.

10. Il convient de souligner que la modification de l'article 36 du projet de loi a pour but d'exclure la perception immédiate en cas d'infraction passible d'une déchéance du droit de conduire, ce qui permettra également une intervention plus fréquente des tribunaux, qui disposent d'un éventail plus large de mesures préventives et éducatives en guise de probation.

11. La représentation est devenue la règle devant les tribunaux de police. Elle s'explique par l'« importance mineure » des affaires qui y sont jugées.

On en est ainsi arrivé à la situation pour le moins étrange qu'en matière de roulage, même lorsqu'il y a délit de fuite ou ivresse au volant, il faut parfois convoquer des témoins pour qu'ils confirment sous serment les déclarations qu'ils ont faites au cours de l'instruction, et ce à la suite de contestations de la part du conseil du défendeur, qui lui ne doit pas comparaître.

Il est certes possible de remédier à cette situation en ordonnant, par un jugement avant dire droit, la comparution personnelle de l'inculpé, mais :

- cette faculté n'est guère utilisée dans la pratique;
- cette procédure entraîne automatiquement un nouvel ajournement.

On peut dire en règle générale qu'il ne serait que normal que l'inculpé soit présent à une audience, à laquelle il est cité à comparaître pour des infractions graves au code de la route,

— une telle présence a en soi un effet préventif, ne fût-ce que par le rappel concret des faits qu'elle impose;

— le juge peut rendre l'inculpé plus conscient des risques créés.

— le prévenu peut fournir au juge des informations plus pratiques sur les conséquences de la nature ou du taux de la peine, en particulier de la déchéance;

— en cas de délit de fuite, surtout, les prévenus qui sont présents sont parfois mieux disposés à avouer les faits que lorsqu'ils sont interrogés « à chaud », et leurs aveux peuvent d'ailleurs justifier une certaine clémence à leur égard.

— en général, la peine est alors mieux acceptée; le juge peut également justifier sa décision oralement : la distance qui sépare le prévenu de l'appareil judiciaire se réduit et la relation devient plus humaine;

— les cas de refoulement et de projection de la faute seront moins fréquents.

Il en résulte que l'inconvénient que présente l'obligation de quitter son travail pour se rendre au tribunal doit être entièrement subordonné à :

- la gravité des infractions à juger;
- à l'importance de la présence de l'auteur de l'infraction, en fonction de son sentiment de culpabilité.

Enfin, il faut souligner qu'étant donné que toute probation requiert l'accord du prévenu lui-même, sa présence est dès lors requise par ce seul fait : son acceptation des conditions doit en effet être actée sur la feuille d'audience (voir la jurisprudence en ce qui concerne les articles 3 et 8, § 2, de la loi du 29 juin 1964).

L'accord du prévenu est une condition essentielle. Lorsqu'un arrêt est annulé pour absence d'accord, cette annulation frappe aussi bien la déclaration de culpabilité que l'octroi de la suspension (Cass. 20 juillet 1966, Pas. I, 1411, R.W. 1966-1967, 11128).

N° 5 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 12

A) Het 1° van de voorgestelde tekst aanvullen met wat volgt :

« In § 1, 2°, worden de woorden « de vlucht neemt om zich van de dienstige vaststellingen te onttrekken, zelfs wanneer het ongeval niet aan zijn schuld te wijten is » vervangen door de woorden « de vlucht neemt om zichzelf, hetzij dit voertuig of dier, hetzij deze derde aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, zelfs wanneer het ongeval niet te wijten is aan zijn schuld, of deze van voormelde derde. »

B) In de voorgestelde tekst een 1°bis (nieuw) invoegen, luidend als volgt :

« 1°bis. § 1 wordt aangevuld met een 3°, luidend als volgt :

« 3° hij die, wetend dat een derde oorzaak van, dan wel aanleiding tot een verkeersongeval op een openbare plaats is geweest. » »

VERANTWOORDING

Volgens de huidige stand der rechtspraak viseert het artikel 33

— hij die een voertuig/dier bestuurt op het ogenblik van het ongeval;

— hij die er achteraf de leiding van neemt, om hemzelf/dit voertuig/dier aan de nuttige vaststellingen te onttrekken.

Volgens de aanvaarde rechtspraak, is het immers niet noodzakelijk dat hij die met het voertuig/dier de plaats van het ongeval verlaten heeft, er ook de bestuurder van was op het ogenblik van het ongeval.

Ontsapt dus nog wel : diegene die niet de leiding van het voertuig/dier op zich neemt na het ongeval, doch de betrokken bestuurder vervoert om deze aan de dienstige vaststellingen (betreffende zijn persoon) te laten onttrekken.

De wijziging strekt er dus toe ook deze vorm van feitelijke medeplichtigheid aan vluchtmisdrijf te bestraffen.

N° 6 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 17

In de voorgestelde tekst het 2° vervangen door wat volgt :

« 2° hij die aan iemand, de duidelijke tekens van strafbare alcoholopname vertoont, of van wie hij de staat van alcoholopname kent, een voertuig toevertrouwt om te besturen of om te begeleiden met het oog op de scholing of een rijdier toevertrouwt. »

N° 5 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 12

A) Compléter le 1° du texte proposé par ce qui suit :

« Au § 1^{er}, 2°, les mots « prend la fuite pour échapper aux constatations utiles, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute » sont remplacés par les mots : « prend la fuite pour échapper aux constatations utiles ou pour y soustraire ce véhicule, cet animal, ou ce tiers, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute ou à celle du tiers précité. »

B) Insérer dans le texte proposé un 1°bis (nouveau), libellé comme suit :

« 1°bis. Le § 1^{er} est complété par un 3°, libellé comme suit :

« 3° Quiconque sachant qu'un tiers vient de causer ou occasionner un accident de roulage dans un lieu public. » »

JUSTIFICATION

Dans l'état actuel de la jurisprudence, l'article 33 vise

— celui qui conduit un véhicule ou un animal au moment de l'accident;

— celui qui en prend le contrôle par la suite afin d'échapper lui-même aux constatations utiles ou d'y soustraire ce véhicule ou cet animal.

Selon la jurisprudence admise, il n'est en effet pas nécessaire que celui qui a quitté les lieux de l'accident avec le véhicule ou l'animal, en ait également été le conducteur au moment de l'accident.

Echappe donc encore à l'application de cet article : celui qui ne prend pas le contrôle du véhicule ou de l'animal après l'accident, mais transporte le conducteur concerné afin de le soustraire aux constatations utiles (relatives à sa personne).

La modification proposée vise donc à réprimer également cette forme de complicité de fait d'un délit de fuite.

N° 6 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 17

Dans le texte proposé, remplacer le 2° par ce qui suit :

« 2° quiconque confie un véhicule, en vue de la conduite ou en vue de l'accompagnement pour l'apprentissage, ou une monture à une personne qui donne des signes évidents d'imprégnation punissable ou dont il connaît l'état d'imprégnation. »

VERANTWOORDING

1. Zoals de artikelsgewijze bespreking onder artikel 13 terecht aangeeft, is het woord intoxicatie in feite niet volledig overeenstemmend met de wetenschappelijke en feitelijke realiteit, en kan het beter vervangen worden door « alcoholopname ».

2. Zelfs na de taalkundig en juridisch terecht aanbevelingen van de Raad van State, die opgenomen werden in het eindontwerp, biedt de nieuw voorgestelde tekst ons inziens niet genoeg zekerheid (lees rechts-...).

Bepaald blijven de bewoordingen « redelijkerwijze kan vermoeden » en « blijkbaar » zeer controversieel. Dergelijke indicien lijken ons te vaag geformuleerd : vermoedens hebben de ergerlijke gewoonte niet erg redelijk te zijn ... « Blijkbaar » refereert dan weer slechts naar een « indruk ».

Een essentiële voorwaarde is dat er « zekerheid » moet zijn : dit is het geval wanneer de tekens « duidelijk » zijn. Met de herleide grens van 0,5 promille is er weinig twijfel over wat een duidelijk teken van « strafbare » alcoholopname is : het gaat om de vroege tekens van « intoxicatie », die normalerwijze slechts zullen voorkomen eens er méér dan 0,5 promille alcohol opgenomen werd.

3. Anderzijds wordt de tweede casus verduidelijkt : wie bijvoorbeeld gedurende één uur ononderbroken in het gezelschap is gebleven van een persoon die tijdens dat uur een aantal alcoholische consumpties verbruikt heeft, moet verondersteld worden de staat van « strafbare alcoholopname » in hoofde van die persoon te kennen, zelfs indien er geen uiterlijke tekens van zijn.

N° 7 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 18

In het voorgestelde artikel 38, § 2, 1°, de woorden « de schuldige veroordeeld is wegens die overtredingen » vervangen door de woorden « de schuldige veroordeeld is wegens één van die overtredingen ».

VERANTWOORDING

Het gaat hier om een technische aanpassing.

N° 8 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 18

In het voorgestelde artikel 38, § 2, eerste zin, het woord « moet » vervangen door het woord « kan ».

VERANTWOORDING

De door het ontwerp voorgestelde tekst houdt een beperking in van de appreciatiebevoegdheid van de rechtbanken.

JUSTIFICATION

1. Ainsi que le commentaire de l'article 13 le souligne à juste titre, le terme intoxication ne correspond pas parfaitement à la réalité scientifique, et il est dès lors préférable de le remplacer par le terme « imprégnation ».

2. Même si les recommandations linguistiques et juridiques pertinentes du Conseil d'Etat ont été prises en compte dans le projet final, le nouveau texte proposé n'offre pas une sécurité juridique suffisante.

Les termes « peut raisonnablement présumer » et « apparemment » peuvent toujours prêter à controverse. Ces indices nous paraissent être trop vagues : les présomptions ont la fâcheuse habitude de ne pas être très raisonnables ... Le terme « apparemment » n'indique quant à lui qu'une impression.

Une condition essentielle est qu'il y ait une sécurité : c'est le cas lorsque les signes sont « évidents ». Avec la norme réduite de 0,5 pour mille, il n'y a plus guère de doute quant à ce qu'est un signe évident d'imprégnation punissable : il s'agit des premiers signes d'intoxication qui ne surviendront normalement qu'une fois que la norme de 0,5 pour mille d'alcool aura été dépassée.

3. D'autre part, le deuxième cas est explicite : celui qui est par exemple resté pendant une heure sans interruption en compagnie d'une personne qui a consommé une série de boissons alcoolisées pendant cette heure est censé connaître l'état d'imprégnation punissable de cette personne, même si elle ne présente pas de signes extérieurs de cet état.

N° 7 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 18

Dans l'article 38, § 2, 1°, proposé, remplacer les mots « le coupable a déjà encouru une condamnation du chef de ces infractions » par les mots « le coupable a déjà encouru une condamnation du chef de l'une de ces infractions ».

JUSTIFICATION

Il s'agit en l'occurrence d'une adaptation technique.

N° 8 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 18

Dans l'article 38, § 2, proposé, remplacer le mot « doit » par le mot « peut ».

JUSTIFICATION

Le texte proposé par le projet restreint le pouvoir d'appréciation des tribunaux. L'obligation de prononcer la déchéance

Verplichte ontzettingen verhinderen dat persoonlijke, familiale of professionele omstandigheden in aanmerking genomen worden.

Daarnaast compliceert dit eveneens de opdracht van die rechtbanken : samenloop van hun uitspraken met het puntenrijbewijs en de nodeloze onderverdeling in getrapte strafmaten.

In elk geval wordt de appreciatiebevoegdheid van de rechter inzake de kwantitatieve en kwalitatieve straftoemeting de facto ook daardoor opnieuw ernstig beperkt, minstens inzake het rijverbod — hetgeen uitdrukkelijk strijdig is met de recent nog zo voorgestane « daadwerkelijke bezinning en individuele motivering ».

Niet alleen getuigt dit van een onrechtvaardigheid, maar ook van een misplaatst wantrouwen tegenover de betrokken gespecialiseerde magistratuur (weinig rechters zijn tenslotte zo gespecialiseerd in de door hen behandelde materie als bijvoorbeeld de politierechters).

De boodschap is dus overduidelijk : « ne pensez plus, on a pensé pour vous ».

N° 9 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 19

Dit artikel vervangen door wat volgt :

« Art. 19. — Artikel 40 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 40. — Elk verval dat als strafis uitgesproken, gaat in de vijfde dag na die waarop het openbaar ministerie de kennisgeving aan de veroordeelde heeft gedaan, tenzij de rechter anders heeft beschikt overeenkomstig zijn uitzonderlijke bevoegdheid zoals voorzien door artikel 45. ».

VERANTWOORDING

Zie artikel 23 van het wetsontwerp.

Het artikel 40 van de huidige wet is de reden tot beperkte interpretatie van de reeds huidig bestaande mogelijkheid van artikel 45 — zie de rechtspraak.

N° 10 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 23

Dit artikel vervangen door wat volgt :

« Art. 23. — Artikel 45 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 45. — De rechter kan het verval van het recht tot besturen beperken tot de categorieën van voertuigen die hij aangeeft, hetzij van dat verval ten hoogste één specifiek omschreven voertuig uit te sluiten.

Hij kan de begin- en einddatum van het verval bepalen, alsmede of dit verval in één of meerdere periodes moet vastgelegd worden.

empêche ceux-ci de tenir compte des circonstances personnelles, familiales ou professionnelles.

En outre, cela complique également la mission de ces tribunaux : concordance de leur jugements avec le permis de conduire à points et établissement inutile de divers niveaux de sanction.

En tout état de cause, le pouvoir d'appréciation du juge en matière de tarification quantitative et qualitative de la peine s'en trouve de fait à nouveau sérieusement restreint, au moins en ce qui concerne l'interdiction du droit de conduire — ce qui est expressément contraire à la « réflexion positive et à la motivation individuelle » que l'on a encore tant prônées récemment.

Cette mesure n'est pas seulement inique, elle témoigne également d'une méfiance déplacée à l'égard de la magistrature spécialisée concernée (peu de juges sont en fin de compte aussi spécialisés dans la matière qu'ils traitent que, par exemple, les juges de police).

Le message est donc on ne peut plus clair : « ne pensez plus, on a pensé pour vous ».

N° 9 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 19

Remplacer cet article par ce qui suit :

« Art. 19. — L'article 40 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Article 40. — Toute déchéance prononcée à titre de peine prend cours le cinquième jour de sa notification au condamné par le ministère public, à moins que le juge n'en décide autrement en vertu de la compétence spéciale que lui confère l'article 45. ».

JUSTIFICATION

Voir l'article 23 du projet de loi.

L'article 40 de la loi actuelle est à la base de l'interprétation restrictive de la portée de l'article 45 — voir la jurisprudence.

N° 10 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 23

Remplacer cet article par ce qui suit :

« Art. 23. — L'article 45 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Article 45. — Le juge peut limiter la déchéance du droit de conduire aux catégories de véhicules qu'il indique ou exclure de cette déchéance au plus un véhicule spécifiquement défini.

Il peut fixer la date à laquelle la déchéance prend cours et celle à laquelle elle se termine et décider si cette déchéance doit porter sur une ou plusieurs périodes.

In deze beide gevallen dient hijomstandig de uitzonderlijke redenen te vermelden, eigen aan de persoonlijke, familiale of professionele toestand van betrokkene.

Deze mogelijkheid geldt slechts in het geval de betrokken bestuurder nog nooit vervallen is verklaard van het recht tot sturen, behoudens de toepassing van artikel 55. ».

VERANTWOORDING

1. De verstrengde wetgeving, en de lagere alcoholdrempel zal ongetwijfeld leiden tot een hoger aantal vervallenverklaringen.

De billijkheid gebiedt rekening te houden met zij die :

a) voor het eerst een vervallenverklaring dreigen op te lopen, en dus geen strafregister hebben met dergelijke zware overtredingen;

b) om familiale, persoonlijke of professionele redenen dienen te beschikken over een voertuig. Broodroof moet vermeden worden.

2. De rechter kan een handelsreiziger voor wie een wagen beroepshalve onontbeerlijk is, het recht tot sturen verbieden in de weekends en de verlofperiodes, zodat betrokkene toch in zijn « confort » getroffen wordt.

3. De bovenstaande tegemoetkoming (weliswaar slechts in één ononderbroken periode) wordt nu wel toegestaan binnen het kader van de strafuitvoering. Dit leidt echter tot rechtsonzekerheid, en wellicht ook tot feitelijke ongelijkheid :

— het beleid van de diverse parketten is ter zake zeer verschillend;

— de rechter kan een vervallenverklaring uitspreken die relatief kort is in de verwachting dat zij tijdens een verlofperiode kan uitgeboet worden, terwijl het parket dit dan wel kan weigeren;

— de straf wordt er geïndividualiseerd door en dus ook meer begrijpelijk en aanvaardbaar;

— de rechter wordt zijn eigen « juge de l'application des peines » naar Frans model;

— dergelijke procedure biedt meer garanties voor een openbare en objectieve beoordeling.

N° 11 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 27

Het voorgestelde artikel 55 aanvullen met wat volgt :

« De intrekking geldt voor een duur van hoogstens 8 dagen. Verlenging met eenzelfde of andere termijn kan een of meerdere malen beslist worden door de politierechtbank van de plaats van het misdrijf, op vordering van de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie, dat de betrokken bestuurder daartoe dagvaardt, op straffe van verval, uiterlijk de derde dag na deze der feiten, of, in voorkomend geval, uiterlijk de derde dag voor de laatste dag van de verlengde termijn.

De dagvaardingstermijn is deze zoals in kortgeding.

Dans les deux cas, il doit détailler les raisons exceptionnelles propres à la situation personnelle, familiale ou professionnelle de l'intéressé.

Cette possibilité ne s'applique qu'au cas où le conducteur concerné n'a jamais été déchu du droit de conduire, sous réserve de l'application de l'article 55. ».

JUSTIFICATION

1. Le durcissement de la législation et l'abaissement du taux maximum d'alcool entraîneront inévitablement une augmentation du nombre de déchéances.

L'équité commande que l'on tienne compte de ceux qui :

a) risquent d'encourir pour la première fois une déchéance et n'ont donc aucune infraction grave inscrite au casier judiciaire;

b) doivent disposer d'un véhicule pour des raisons familiales, personnelles ou professionnelles. Il faut éviter de priver ces personnes de leurs moyens de subsistance.

2. Le juge peut priver un voyageur de commerce dont le véhicule est indispensable à l'exercice de sa profession du droit de conduire pendant les week-ends et pendant les périodes de congé, de manière à ce que l'intéressé soit atteint dans son « confort ».

Cette formule (qui ne peut porter que sur une seule période ininterrompue) est déjà appliquée dans le cadre de l'exécution de la peine, mais elle entraîne toutefois une insécurité juridique et sans doute aussi une inégalité de fait :

— les politiques des divers parquets divergent très fort en la matière;

— le juge peut prononcer une déchéance relativement courte dans l'espoir qu'elle coïncide avec une période de congé, tandis que le parquet peut refuser qu'il en soit ainsi;

— la peine est individualisée et donc plus compréhensible et plus acceptable;

— le juge devient son propre « juge de l'application des peines » selon le modèle français;

— une telle procédure offre plus de garanties en ce qui concerne la publicité et l'objectivité du jugement.

N° 11 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 27

Compléter l'article 55 proposé par ce qui suit :

« La période de retrait ne peut excéder 8 jours. Une prorogation d'une durée identique ou différente peut être prononcée une ou plusieurs fois par le tribunal de police du lieu de l'infraction, sur requête de l'officier compétent du ministère public, qui, à peine de nullité, cite à cet effet le conducteur concerné, au plus tard le troisième jour qui suit celui des faits, ou, le cas échéant, au plus tard le troisième jour qui précède le dernier jour de la prorogation.

Le délai de citation est le même qu'en référé.

In het geval van dagvaarding tot verlenging of nieuwe verlenging, blijft het rijbewijs ingetrokken tot en met de dag van de behandeling der betreffende vordering, welke op de eerst nuttige zitting der politierechtbank plaatsgrijpt.

Het vonnis wordt uitgesproken uiterlijk op het einde van de betreffende zitting.

De gedaagde bestuurder dient persoonlijk aanwezig te zijn ter zitting, en kan zich niet laten vertegenwoordigen, tenzij mits toelating van de rechtbank in het geval hij aantoont dat het hem onmogelijk is te verschijnen. Hij wordt gehoord.

Behandeling der zaak kan slechts uitgesteld worden op verzoek van de gedaagde bestuurder zelf, in welk geval het rijbewijs ingetrokken blijft tot en met de dag der uitgestelde behandeling.

De rechter kan de verlenging van de intrekking bevelen met de modaliteiten, overeenkomstig zijn bevoegdheid, geregeld door artikel 45.

Zijn vonnis is vatbaar voor hoger beroep, met dagvaarding zoals in kortgeding.

In geval van hoger beroep van het openbaar ministerie, tegen een vonnis dat de verlenging der intrekking weigert, blijft het rijbewijs ingetrokken, tot en met de dag der behandeling der zaak in hoger beroep.

De zaak wordt behandeld in graad van hoger beroep op de betreffende inleidingszitting, uiterlijk op het einde waarvan de uitspraak volgt, behoudens het uitstel op verzoek van de bestuurder, met verlenging der schorsing zoals hierboven gezien. »

VERANTWOORDING

Elementaire vrijwaring der rechten van de verdediging. De rechter kan de facto een soort probatie inrichten en in functie daarvan de verlenging stopzetten.

Het « horen » door een parketmagistraat, die zijn beslissing niet eens moet motiveren, en waartegen geen verhaal openstaat, biedt niet de minste waarborg.

N° 12 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 28

Het voorgestelde artikel 56, 2°, aanvullen met wat volgt :

« of indien de rechter geen verlenging of geen nieuwe verlenging van de intrekking toestaat; »

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe de elementaire rechten van de verdediging te vrijwaren. De rechter kan de facto een soort probatie inrichten en in functie daarvan de verlenging stopzetten.

En cas de citation en vue d'une prorogation ou d'une nouvelle prorogation, le retrait de permis de conduire reste effectif jusques et y compris le jour de l'instruction de la requête susvisée, qui a lieu lors de la première audience utile du tribunal de police.

Le jugement est prononcé au plus tard à la fin de ladite audience.

Le conducteur cité doit comparaître en personne à l'audience et ne peut se faire représenter, sauf, moyennant autorisation du tribunal, dans le cas où il apporte la preuve qu'il lui est impossible de comparaître. Il est entendu.

L'examen de l'affaire ne peut être reporté qu'à la demande du conducteur cité lui-même, auquel cas le retrait du permis de conduire reste effectif jusques et y compris le jour dudit examen.

Le juge peut ordonner la prorogation du retrait en l'assortissant, conformément à son pouvoir, des modalités visées à l'article 45

Son jugement est susceptible d'appel, avec citation comme en référé.

En cas d'appel du ministère public contre un jugement refusant la prorogation du retrait, le retrait du permis de conduire reste effectif jusques et y compris le jour de l'examen de l'affaire en appel.

L'affaire sera instruite en degré d'appel au cours de l'audience d'introduction et le jugement sera rendu au plus tard à la fin de celle-ci, sauf remise accordée à la requête du conducteur, avec prolongation de la suspension comme prévu ci-dessus. »

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à assurer une garantie élémentaire des droits de la défense. Le juge peut instaurer de facto une espèce de probation en fonction de laquelle il peut mettre un terme à la prolongation.

Le fait d'être « entendu » par un magistrat du parquet qui ne doit même pas motiver sa décision, celle-ci n'étant en outre susceptible d'aucun recours, n'offre pas la moindre garantie.

N° 12 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 28

Compléter l'article 56, 2°, par ce qui suit :

« ou lorsque le juge n'autorise aucune prolongation ou aucune nouvelle prolongation du retrait; »

JUSTIFICATION

Le présent vise à assurer une garantie élémentaire des droits de la défense. Le juge peut instaurer de facto une espèce de probation et fonction de laquelle il peut mettre un terme à la prolongation.

Het « horen » door een parketmagistraat, die zijn beslissing niet eens moet motiveren, en waartegen geen verhaal openstaat, biedt niet de minste waarborg.

N° 13 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 28

In het voorgestelde artikel 56, het 1° vervangen door wat volgt :

« 1° na 8 dagen, tenzij in het geval van dagvaarding van de betrokken bestuurder voor de politierechter, tot verlenging ; »

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt de vrijwaring van de rechten van de verdediging. De rechter kan de facto een soort probatie inrichten, en in functie daarvan de verlenging stopzetten.

Het « horen » door de parketmagistraat, die zijn beslissing niet eens moet motiveren, en waartegen geen verhaal openstaat, biedt niet de minste waarborg.

N° 14 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 31

Het voorgestelde artikel 59, § 1, vervangen door wat volgt :

« § 1. Alle officieren van gerechtelijke politie, de leden van de rijkswacht, alsook de leden van de gemeentepolitie kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft. »

VERANTWOORDING

1. De termen zijn taalkundig en technisch onjuist : niet de kuisvrouw van de kantine wordt bedoeld, doch de rijkswachters zelf.

2. Een lacune in de wetgeving heeft als gevolg dat zelfs de procureur des Konings in persoon, geen opsporingsbevoegdheid heeft inzake overtredingen en verkeersbepalingen (zie Vanhoudt, Strafvordering, Dl. I, blz. 48).

3. Het is gewoon ridicuul dat een politierechter, die beroepshalve verkeersinbreuken bestraft, zelf niet eens in zijn eigen kanton kan verbaliseren wanneer een ergerlijk feit onder zijn ogen gebeurt. Nochtans is ook hij « officier van gerechtelijke politie ».

4. De rechtspraak heeft zich al in bochten gewrongen om de bewijskracht van verklaringen door de leden van de gerechtelijke politie, in verkeersovertredingen aan te nemen.

Le fait d'être « entendu » par un magistrat du parquet qui ne doit même pas motiver sa décision, celle-ci n'étant en outre susceptible d'aucun recours, n'offre pas la moindre garantie.

N° 13 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 28

A l'article 56 proposé, remplacer le 1° par ce qui suit :

« 1° après 8 jours, sauf en cas de citation du conducteur concerné devant le juge de police en vue de la prorogation de ce délai ; »

JUSTIFICATION

Le présent amendement répond au souci de préserver les droits de la défense. Le juge peut instaurer de fait une sorte de probation et, en fonction de celle-ci, mettre fin à la prorogation.

L'audition par le magistrat du parquet, qui ne doit même pas motiver sa décision, laquelle n'est pas susceptible de recours, n'offre pas la moindre garantie.

N° 14 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 31

Remplacer le § 1^{er} de l'article 59 proposé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Tous les officiers de police judiciaire, les membres de la gendarmerie ainsi que les membres de la police communale peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré. »

JUSTIFICATION

1. Les termes utilisés sont inexacts, tant d'un point de vue linguistique que technique : la disposition ne s'applique pas aux nettoyeuses de la cantine mais aux gendarmes mêmes.

2. A cause d'une lacune de la législation, même le procureur du Roi n'a aucun pouvoir d'enquête en matière d'infractions au code de la route (voir Vanhoudt, Strafvordering, Dl. I, p. 48).

3. Il est absurde qu'un juge de police qui, de par sa profession, punit les infractions au code de la route, ne puisse même pas verbaliser dans son propre canton lorsqu'un acte répréhensible est commis sous ses yeux. Lui aussi a pourtant la qualité d'officier de police judiciaire.

4. La jurisprudence a déployé maints efforts pour reconnaître la force probante des déclarations faites par les membres de la police judiciaire au sujet d'infractions au code de la route.

5. Het verkeersgedrag binnen het gezichtsveld van « blinkende knopen » is opvallend voorbeeldig en verheelt de werkelijkheid. Daarom wordt meer en meer met anonieme voertuigen gewerkt, welke de « pakkans » acuut verhogen.

Hetzelfde geldt evident voor de leden en voertuigen van de gerechtelijke politie, waardoor de facto, met één penntrek, het verkeerstoezicht met een groot aantal eenheden opgetrokken wordt.

Typische verkeerspiraten zullen zich duidelijk minder « veilig » achten buiten het zicht van een gestreepte combi of een blauwe kepie.

N° 15 VAN DE HEREN DE CROO, VERMEIREN EN DEVOLDER

Art. 36

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 36. — In artikel 65, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, wordt het eerste lid aangevuld door wat volgt :

« Van deze mogelijkheid worden uitgesloten, de overtredingen, strafbaar met een vervallenverklaring van het recht tot sturen. ».

VERANTWOORDING

1. Indien de zware, en zelfs de zwaarste verkeersinbreuken ernstig aangepakt worden, welke de intentie is van het ontwerp, strookt zulks niet met de mogelijkheid dat zij door onmiddellijke inning zouden geregeld worden.

2. Nu reeds ontstaat rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid door de verschillende politiek van de parketten, waarvan de grotere de minnelijke schikking toepassen inzake alcohol-intoxicatie : daardoor wordt de facto het rijverbod ontlopen.

3. Zelfs indien daarvoor individuele argumenten kunnen zijn, behoort het de rechter toe om in aanwezigheid van de betichte de overtreding te evalueren opdat deze minstens het uitzonderlijk karakter van de uitspraak zou appreciëren — in plaats van de inbreuk zelf, door de administratieve afhandeling ervan, te gaan bagatalliseren.

H. DE CROO
F. VERMEIREN
J. DEVOLDER

5. Il est frappant de constater qu'à la vue d'un uniforme, le conducteur adopte une conduite irréprochable qui ne correspond pas à la réalité. C'est la raison pour laquelle on utilise de plus en plus de véhicules banalisés. Le risque de se faire verbaliser s'en trouve considérablement accru.

Il va de soi que la même constatation vaut pour les membres et véhicules de la police judiciaire. Il suffit ainsi d'un trait de plume pour accroître considérablement le nombre d'unités affectées au contrôle de la circulation.

Les chauffards se sentiront certainement moins en « sécurité » qu'auparavant en l'absence de tout « combi » ou képi bleu.

N° 15 DE MM. DE CROO, VERMEIREN ET DEVOLDER

Art. 36

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 36. — A l'article 65, § 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, l'alinéa 1^{er} est complété par ce qui suit :

« Sont exclues du bénéfice de la présente disposition, les infractions passibles d'une déchéance du droit de conduire. »

JUSTIFICATION

1. L'objectif du projet étant de s'attaquer aux infractions graves, voire aux plus graves, il ne peut offrir la possibilité d'un règlement par perception immédiate.

2. La politique divergente des parquets est source, à l'heure actuelle, d'incertitude et d'inégalité juridiques. Les plus grands parquets appliquent la transaction en matière d'intoxication alcoolique, ce qui permet d'échapper de facto à la déchéance du droit de conduire.

3. Même s'il peut exister des arguments individuels allant dans ce sens, il appartient au juge d'évaluer l'infraction en présence du prévenu afin que ce dernier apprécie au moins le caractère exceptionnel du jugement — au lieu de banaliser l'infraction elle-même en réglant l'affaire par voie administrative.