



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

woensdag

10-03-2004

10-03-2004

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

15/3/2004, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

15/3/2004, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

INHOUD

Débat et questions jointes de	1	Debat en samengevoegde vragen van	1
- Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière, et en particulier sur la perception immédiate de certaines amendes" (n° 1818)	1	- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de inwerkingtreding van de nieuwe reglementering inzake verkeersveiligheid, en meer bepaald over de onmiddellijke inning van bepaalde boeten" (nr. 1818)	1
- M. Geert Bourgeois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les effets dans le temps de la nouvelle loi relative à la circulation routière" (n° 1860)	1	- de heer Geert Bourgeois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werking in de tijd van de nieuwe verkeerswet" (nr. 1860)	1
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'absence, dans la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière, de dispositions permettant au juge en appel de descendre sous le seuil minimal de l'amende si le contrevenant peut prouver que sa situation financière est précaire" (n° 1913)	1	- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het ontbreken van bepalingen in de nieuwe verkeersveiligheidswet waarbij de rechter in de beroepsprocedure de minimumboeten kan verlagen indien de overtreder zijn precare financiële toestand kan bewijzen" (nr. 1913)	1
- M. François Bellot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les peines alternatives en matière d'application de la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 1923)	1	- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de alternatieve straffen inzake de toepassing van de nieuwe wet betreffende de verkeersveiligheid" (nr. 1923)	1
- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle législation routière relative aux dépassements par les camions" (n° 1940)	1	- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe verkeerswetgeving betreffende de inhaalmanoeuvres van vrachtwagens" (nr. 1940)	1
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la perception immédiate des amendes routières" (n° 1955)	1	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de onmiddellijke inning van verkeersboetes" (nr. 1955)	1
- Mme Catherine Doyen-Fonck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'information au public concernant la nouvelle législation routière" (n° 1958)	1	- mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de informatieverstrekking over de nieuwe verkeerswetgeving" (nr. 1958)	1
- Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "l'attribution aux zones de police d'une partie du produit des amendes en matière de circulation routière" (n° 2000)	1	- mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de toekenning aan de politiezones van een deel van de opbrengst van de verkeersboetes" (nr. 2000)	1
- M. Pieter De Crem au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la perception immédiate des amendes" (n° 2028)	2	- de heer Pieter De Crem aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de onmiddellijke inning van de boetes" (nr. 2028)	2
- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 2047)	2	- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 2047)	2
<i>Orateurs: Josée Lejeune, Geert Bourgeois,</i>		<i>Spreekers: Josée Lejeune, Geert Bourgeois,</i>	

Valérie De Bue, François Bellot, Melchior Wathelet, Annick Saudoyer, Jos Ansoms, Daan Schalck, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, **Frieda Van Themsche**

Valérie De Bue, François Bellot, Melchior Wathelet, Annick Saudoyer, Jos Ansoms, Daan Schalck, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie, **Frieda Van Themsche**

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les campagnes de sensibilisation de l'IBSR concernant le secteur de la moto" (n° 1826)
<i>Orateurs:</i> Annick Saudoyer, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p> | 18 | <p>Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sensibiliseringscampagnes van het BIVV inzake de motorsector" (nr. 1826)
<i>Sprekers:</i> Annick Saudoyer, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p> | 18 |
| <p>Question de M. Guido de Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la poursuite des infractions en matière de stationnement de longue durée" (n° 1861)
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p> | 19 | <p>Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vervolging van overtredingen op het langdurig parkeren" (nr. 1861)
<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p> | 19 |
| <p>Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le test des rouleaux" (n° 1876)
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p> | 20 | <p>Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de rollentest" (nr. 1876)
<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p> | 20 |
| <p>Question de M. Servais Verherstraeten à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'homologation des curvomètres utilisés pour le test des rouleaux pour les cyclomoteurs" (n° 1995)
<i>Orateurs:</i> Servais Verherstraeten, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p> | 21 | <p>Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de homologatie van curvometers voor de rollentest voor bromfietzers" (nr. 1995)
<i>Sprekers:</i> Servais Verherstraeten, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p> | 21 |
| <p>Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet d'une circulaire ministérielle permettant l'abaissement du véhicule" (n° 1985)
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p> | 21 | <p>Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de geplande ministeriële omzendbrief die het verlagen van voertuigen toelaat" (nr. 1985)
<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p> | 21 |
| <p>Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les handicapés" (n° 1999)
<i>Orateurs:</i> Liesbeth Van der Auwera, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p> | 23 | <p>Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten" (nr. 1999)
<i>Sprekers:</i> Liesbeth Van der Auwera, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p> | 23 |
| <p>Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le non-respect des consignes de sécurité par les compagnies aériennes à l'aéroport d'Ostende" (n° 1950)
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</p> | 23 | <p>Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het niet-naleven van de veiligheidsvoorschriften door luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven van Oostende" (nr. 1950)
<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</p> | 23 |

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 10 MARS 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 10 MAART 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.42 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Débat et questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière, et en particulier sur la perception immédiate de certaines amendes" (n° 1818)
- M. Geert Bourgeois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les effets dans le temps de la nouvelle loi relative à la circulation routière" (n° 1860)
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'absence, dans la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière, de dispositions permettant au juge en appel de descendre sous le seuil minimal de l'amende si le contrevenant peut prouver que sa situation financière est précaire" (n° 1913)
- M. François Bellot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les peines alternatives en matière d'application de la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 1923)
- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle législation routière relative aux dépassements par les camions" (n° 1940)
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la perception immédiate des amendes routières" (n° 1955)
- Mme Catherine Doyen-Fonck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'information au public concernant la nouvelle législation routière" (n° 1958)
- Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "l'attribution aux zones de police d'une partie du produit des

De vergadering wordt geopend om 14.42 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Debat en samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de inwerkingtreding van de nieuwe reglementering inzake verkeersveiligheid, en meer bepaald over de onmiddellijke inning van bepaalde boeten" (nr. 1818)
- de heer Geert Bourgeois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werking in de tijd van de nieuwe verkeerswet" (nr. 1860)
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het ontbreken van bepalingen in de nieuwe verkeersveiligheidswet waarbij de rechter in de beroepsprocedure de minimumboeten kan verlagen indien de overtreder zijn precaire financiële toestand kan bewijzen" (nr. 1913)
- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de alternatieve straffen inzake de toepassing van de nieuwe wet betreffende de verkeersveiligheid" (nr. 1923)
- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe verkeerswetgeving betreffende de inhaalmanoeuvres van vrachtwagens" (nr. 1940)
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de onmiddellijke inning van verkeersboetes" (nr. 1955)
- mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de informatieverstrekking over de nieuwe verkeerswetgeving" (nr. 1958)
- mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste

amendes en matière de circulation routière" (n° 2000)

- M. Pieter De Crem au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la perception immédiate des amendes" (n° 2028)

- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 2047)

01.01 **Josée Lejeune** (MR): Le 1^{er} mars a vu l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la sécurité routière. Celle-ci soulève certaines questions.

D'abord, la loi prévoit que la perception immédiate des amendes soit élargie à d'autres types d'infractions afin de désengorger les tribunaux. Cette mesure risque d'être perçue comme une négation du système judiciaire et du droit à la défense, et d'encourager les conducteurs insouciants et nantis de payer sans laisser de traces.

Par ailleurs, la peine d'emprisonnement est supprimée sauf pour les cas « lourds », ce qui empêchera les tribunaux d'utiliser la médiation et de prononcer des peines alternatives.

Pour les peines les plus graves enfin, la déchéance du droit de conduire devient la sanction de référence. Dans certains cas, le conducteur devra, pour récupérer ses droits, subir un examen psychomédical, dont le délai d'attente est de plusieurs mois, même si la suspension ne porte que sur huit jours.

Que pensez-vous de toutes ces situations ?

01.02 **Geert Bourgeois** (N-VA): Outre le fait que l'administration n'est pas prête à gérer les perceptions immédiates et les retraits de permis, je souhaiterais surtout aborder ici la question de l'effet rétroactif injustifié de la loi relative à la circulation routière. La notion de peine d'emprisonnement a été, à juste titre, en grande partie supprimée dans la loi sur la circulation routière. Il en résulte que la loi est moins sévère d'un point de vue juridique, contrairement à ce qu'en pensent sans doute les personnes qui en ressentent les conséquences dans leur portefeuille. Des lois pénales moins sévères sont toutefois immédiatement d'application aux affaires pendantes. En l'occurrence, c'est injuste. Chacun savait qu'il devrait se méfier à partir du 1^{er} mars 2004, mais personne n'était au courant que des infractions antérieures, qui ne seraient soumises au juge pénal qu'après le 1^{er} mars 2004,

minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de toekenning aan de politiezones van een deel van de opbrengst van de verkeersboetes" (nr. 2000)

- de heer Pieter De Crem aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de onmiddellijke inning van de boetes" (nr. 2028)

- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 2047)

01.01 **Josée Lejeune** (MR): Op 1 maart trad de nieuwe verkeersveiligheidswet in werking. Deze roept een aantal vragen op.

Eerst en vooral bepaalt de wet dat de onmiddellijke inning van boetes tot andere soorten overtredingen wordt uitgebreid teneinde de rechtbanken te ontlasten. Het risico bestaat dat deze maatregel als een ontkenning van het rechtssysteem en het recht op verdediging wordt ervaren, en dat welgestelde en onbezonnen bestuurders er met een boete vanaf komen en verder geen sporen nalaten.

Bovendien wordt de gevangenisstraf afgeschaft, behalve voor de "zware" gevallen, waardoor de rechtbanken niet langer een beroep zullen kunnen doen op bemiddeling en geen alternatieve straffen meer zullen kunnen uitspreken.

Ten slotte wordt het rijverbod de referentiestraf voor de zwaarste overtredingen. In sommige gevallen zal de bestuurder een psychomedisch onderzoek moeten ondergaan om in zijn rechten te worden hersteld. Op dit onderzoek is het vaak maanden wachten, ook al geldt het rijverbod slechts voor één week.

Wat vindt u van al deze toestanden?

01.02 **Geert Bourgeois** (N-VA): Naast het gegeven dat de administratie niet klaar is om de onmiddellijke inningen en het rijverbod op te vangen, wil ik vooral de onrechtvaardige terugwerkende kracht van de verkeerswet aankaarten. Terecht werd de gevangenisstraf grotendeels uit de verkeerswet geschrapt. Dit maakt de wet juridisch gezien tot een lichtere wet - dit in tegenstelling tot wat de mensen die de gevolgen ervan in hun portemonnee voelen, er wellicht over denken. Lichtere strafwetten zijn echter onmiddellijk van toepassing op hangende zaken. Dat is in dit geval onbillijk. Iedereen wist dat hij vanaf 1 maart 2004 zou moeten oppassen, maar niemand was ervan op de hoogte dat ook eerdere overtredingen die pas na 1 maart 2004 voor de strafrechter komen, onder het strafregime van de nieuwe wet vallen.

relèveraient également du régime pénal de la nouvelle loi.

Dans sa réponse à ma question, la ministre de la Justice ne s'est pas montrée très sensible au problème et elle a en outre invoqué un mauvais argument. Le fait de "rouler trop vite" était également punissable sous la loi précédente.

Les juristes sont unanimes quant à l'application immédiate de la nouvelle loi. J'ai déposé une proposition de loi pour réparer cette injustice et ne permettre l'application de la loi qu'aux infractions commises à partir du 1^{er} mars 2004. Le ministre est-il disposé à souscrire à cette proposition qui bénéficie du soutien d'une majorité des membres de la Chambre?

01.03 Valérie De Bue (MR): Je voudrais, moi, vous interroger sur certaines modalités découlant de la nouvelle réglementation. Pour certains types d'infraction, on prévoit la perception immédiate d'une amende allant de 50 à 300 euros.

Etant donné que tout conducteur n'a pas forcément cette somme en liquide, un paiement par carte de crédit est possible (notamment pour les conducteurs étrangers), mais celle-ci nécessite que les verbalisants disposent de terminaux de paiement mobiles.

Dès lors, quelles mesures ont-elles été prises pour équiper les services de police de ces terminaux? Qu'en sera-t-il si tous les services ne sont pas équipés et leur personnel formé? Qui supportera les coûts d'investissement et d'exploitation? Des contacts ont-ils été pris avec Banksys et les émetteurs de cartes de crédit pour rendre possibles ces transactions?

01.04 François Bellot (MR): La nouvelle loi en matière de sécurité routière privilégie la répression, l'accroissement irraisonné des amendes, la dépenalisation de certaines infractions et le retrait de permis pour une durée pouvant aller jusqu'à trois mois.

Partagez-vous les objectifs de cette loi et estimez-vous nécessaire d'en revoir certains éléments? Comptez-vous développer des peines judiciaires alternatives? En regard des mesures répressives, quelles sont les mesures de prévention? Que ferez-vous pour éviter le caractère insupportable du montant des amendes? Quel sera le rôle du procureur du Roi?

De minister van Justitie toonde zich in haar antwoord op mijn vraag hierover niet erg gevoelig voor deze problematiek en haalde bovendien een verkeerd argument aan. 'Te snel rijden' is immers een feit dat ook al strafbaar was onder de vorige wet.

Juristen zijn eensgezind over de onmiddellijke werking van de nieuwe wet. Ik diende een wetsvoorstel in om deze onrechtvaardigheid op te heffen en de wet slechts toepassing te laten vinden op overtredingen die vanaf 1 maart 2004 worden begaan. Is de minister bereid om dit voorstel, dat de steun geniet van een meerderheid van de Kamerleden, te onderschrijven?

01.03 Valérie De Bue (MR): Ik heb een aantal vragen bij de praktische toepassing van de nieuwe reglementering. Voor een aantal overtredingen wordt de onmiddellijke inning van een boete van 50 tot 300 euro ingevoerd.

Aangezien niet alle chauffeurs zo veel geld op zak hebben, kan ook met een kredietkaart worden betaald. Dat geldt onder meer voor buitenlandse chauffeurs. Daartoe moeten de verbaliserende agenten echter over mobiele betaalterminals beschikken.

Welke maatregelen werden genomen om de politiediensten met die terminals uit te rusten? Wat gebeurt er indien niet alle diensten over de nodige uitrusting beschikken en indien het personeel niet de nodige opleiding kreeg? Wie draait op voor de investerings- en de exploitatiekosten? Werd al contact opgenomen met Banksys en met de uitgevers van kredietkaarten om die transacties mogelijk te maken?

01.04 François Bellot (MR): De nieuwe verkeersveiligheidswet staat voor repressieve maatregelen, een ondoordachte stijging van de boetes, de depenalisering van bepaalde overtredingen en de intrekking van het rijbewijs tot drie maanden toe.

Bent u het eens met de doelstellingen van deze wet of meent u dat bepaalde elementen moeten worden herzien? Bent u van plan in alternatieve gerechtelijke straffen te voorzien? Welke preventieve maatregelen staan er tegenover de repressieve bepalingen? Hoe denkt u het niveau van de boetes draaglijk te houden? Welke rol speelt de procureur des Konings in dit alles?

Je me suis abstenu lors du vote pour attirer l'attention sur les risques de dérapage de l'application de cette loi.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): La nouvelle loi va apporter une charge supplémentaire aux tribunaux. Elle introduit un double discours puisqu'il s'agit d'une législation forte, répressive mais qu'à son entrée en vigueur, on lui permet d'être rétroactive.

La question des terminaux bancaires relève de la compétence du ministre des finances. Le cahier de charges n'est pas terminé; il aurait pu l'être depuis longtemps.

La nouvelle loi permet de descendre sous le seuil minimal d'amende quand la personne démontre que sa situation est précaire. Pourquoi cette possibilité n'existe-t-elle pas au niveau de l'appel? La nouvelle loi impose un grand changement. Bien sûr, il existe des brochures, un site internet, mais qu'allez-vous faire pour assurer une campagne d'informations efficace? Avec quels moyens budgétaires?

01.06 Annick Saudoyer (PS): L'arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant celui du 1^{er} décembre 1975 pose un problème d'interprétation par rapport aux termes « en cas de pluie » et par rapport aux peines encourues, les amendes allant de 55 à 2750 euros! Ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'uniformiser la situation?

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Des efforts sont consentis depuis des années au renforcement de la sécurité routière. Le nombre de victimes de la route a diminué notamment grâce à des mesures prises en son temps par M. Dehaene. Nous soutenons aujourd'hui tous ceux qui continuent à se consacrer assidûment à cette problématique, car le chiffre de 1400 victimes par an reste beaucoup trop élevé. Le nombre de victimes est inférieur de moitié au Danemark. Notre pays doit donc continuer à s'atteler à une réduction du nombre de victimes.

Les deux principales causes des accidents graves sont l'insécurité des routes associée à l'aménagement chaotique de notre territoire, d'une part, et le comportement imprudent des usagers de la route proprement dits, d'autre part.

Lorsque le gouvernement Verhofstadt I a décidé d'accorder la priorité absolue à la sécurité routière, nous l'avons soutenu sans hésiter. Cette mobilisation se traduit-elle aujourd'hui par une

Ik heb mij bij de stemming onthouden om de aandacht te vestigen op de ongewenste effecten die de toepassing van deze wet dreigt te hebben.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): De nieuwe wet zal de rechtbanken meer belasten. Met betrekking tot de toepassingsdatum heerst dubbelzinnigheid omdat ze wordt aangekondigd als een sterke, repressieve wet die echter met terugwerkende kracht kan worden toegepast.

De minister van Financiën is bevoegd voor het probleem van de bankterminals. Hoewel het bestek al lang geleden afgerond had kunnen zijn, is het dat nog steeds niet.

Dankzij de nieuwe wet kan de minimumboete worden verlaagd als de betrokkene kan aantonen dat hij minvermogend is. Waarom kan dat niet in beroep?

De nieuwe wet houdt een grote verandering in. Er bestaan uiteraard brochures en er is een website, maar op welke wijze zal een efficiënte informatiecampagne worden georganiseerd? Met welke begrotingsmiddelen?

01.06 Annick Saudoyer (PS): Het koninklijk besluit van 4 april 2003 tot wijziging van dat van 1 december 1975 geeft aanleiding tot een interpretatieprobleem met betrekking tot de bepaling "bij regenweer" en de straffen, die van 55 tot 2.750 euro gaan! Meent u niet dat het aangewezen is het systeem eenvormig te maken?

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Al jaren wordt gewerkt aan meer verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers is gedaald en daalt onder meer dankzij maatregelen die de heer Dehaene destijds heeft genomen. We staan vandaag achter al wie noest verder werkt aan deze problematiek, want 1400 slachtoffers per jaar is nog steeds veel te veel. Denemarken heeft de helft minder slachtoffers, ons land moet dus blijven werken aan een daling van het aantal slachtoffers.

De twee hoofdoorzaken van de zware ongevallen zijn de onveilige wegen in onze chaotische ruimtelijke ordening enerzijds en het onveilige gedrag van de weggebruikers zelf anderzijds.

Toen Verhofstadt I de verkeersveiligheid tot een topprioriteit uitriep, steunden we dat volmondig. Resulteert die oproep vandaag in een bevredigende nieuwe wet? Helaas niet.

nouvelle loi satisfaisante ? Malheureusement pas.

L'absence de mesures efficaces pour accroître la probabilité de surprendre les contrevenants constitue une des principales lacunes du nouveau code de la route. Selon de récentes informations publiées dans la presse, la majorité des radars fixes ne fonctionnerait pas avec suffisamment de précision et, dans l'intervalle, nul n'ignore que la Wallonie et Bruxelles en sont faiblement équipés. La loi n'encourage pas les autorités locales à consentir des investissements en matière de sécurité routière.

Pendant des mois, le ministre de la Mobilité a laissé entendre que les amendes augmenteraient «légèrement, d'environ 10 % en moyenne ». Mais le 1^{er} mars, les gens se sont rendus compte qu'il n'en était rien et cette prise de conscience a été très douloureuse ! Chacun commence à se rendre compte qu'il peut se voir infliger des amendes d'un montant exorbitant. La Belgique, où les amendes étaient traditionnellement déjà élevées, vient de se hisser à la première place du classement européen puisque l'amende pour une infraction simple est passée de 25 à 50 euros. En outre, il y a maintenant une flopée d'infractions qui coûteront aux contrevenants entre 150 et 300 euros. Le gouvernement se rend-il compte ce que ces montants représentent pour des personnes dont le revenu ne dépasse pas 1.000 euros ?

Il va sans dire qu'il faut sanctionner impitoyablement le noyau dur des hooligans du volant mais aujourd'hui, avec la nouvelle loi, des amendes astronomiques sont appliquées aux automobilistes sages qui ne constituent pas de danger pour les autres usagers de la route et qui, perturbés par la signalisation belge, qui est exécrable, sont un peu distraits et commettent une erreur de conduite. Alors qu'un individu qui fonce à 120 sur le Ring de Bruxelles avec un téléphone portable dans la main s'en tire avec une amende de 50 euros. Les citoyens lambdas n'y comprennent plus rien !

Le gouvernement se rend compte qu'il a dépassé les bornes et tente d'imputer la responsabilité des super amendes aux agents de police locaux. Dans l'intervalle, le parquet s'en lave les mains. Le système de la perception immédiate de l'amende est mal conçu : le contrevenant est toujours obligé de coller ces maudits timbres puisque le ministre Reynders refuse d'entendre parler de formulaires de virement et s'oppose de manière encore plus virulente aux terminaux de paiement.

D'autres questions encore restent provisoirement

Een van de belangrijkste gebreken van de nieuwe verkeerswet is het ontbreken van efficiënte maatregelen om de pakkans van de verkeerszondaars te vergroten. Volgens een recent krantenbericht zou het merendeel van de flitspalen niet eens accuraat functioneren en iedereen weet ondertussen dat er in Wallonië en in Brussel nauwelijks flitspalen staan. De wet bevat ook geen stimuli voor de lokale overheden om meer in verkeersveiligheid te investeren.

Maandenlang liet de minister van Mobiliteit uitschijnen dat de boetes "lichtjes, met gemiddeld zo'n tien procent" zouden stijgen. Uit die illusie zijn de mensen op 1 maart ruw ontwaakt! Iedereen begint te beseffen wat voor een superboetes er voortaan opgelegd kunnen worden. België, dat toch al een traditie had van hoge boetes, bekleedt meteen de onbetwiste leiderspositie in Europa. De boete voor een gewone overtreding verdubbelt van 25 tot 50 euro. Daarnaast komt er een hele reeks overtredingen die 150 à 300 euro zullen kosten. Beseft de regering wel wat dit betekent voor iemand die het moet stellen met een inkomen van 1.000 euro?

Natuurlijk moet de harde kern van verkeershooligans ongenadig worden aangepakt, maar de bezadigde en veilige chauffeur die, in de war gebracht door de slechte Belgische signalisatie, eventjes verstrooid is en een fout maakt, krijgt meteen een superboete aangesmeerd. Ondertussen komt wie op de Brusselse ring met de GSM in de hand 120 kilometer per uur rijdt, ervan af met een boete van 50 euro. Dat gaat het petje van de modale burger te boven.

De regering beseft dat ze te ver is gegaan en probeert de verantwoordelijkheid voor het uitschrijven van de monsterboetes op de lokale politiemans af te schuiven. Het parket wast ondertussen zijn handen in onschuld. Het systeem van de onmiddellijke inning zit slecht in elkaar: de overtreder moet nog altijd die vermaledijde zegeltjes kleven, minister Reynders wil immers niets weten van overschrijvingsformulieren, laat staan betaalterminals.

Ook andere vragen blijven voorlopig niet of slecht

sans réponse, ou du moins sans réponse adéquate : qu'advient-il si le formulaire est retiré ou si un coup de vent l'enlève de dessous l'essuie-glace ? Que feront les policiers dans la région frontalière avec les montants importants qu'ils auront reçus des conducteurs étrangers qui paient immédiatement leurs amendes ? Quel sort sera-t-il réservé aux infractions constatées à l'aide de caméras automatiques ?

Bref, je ne conteste pas que les intentions de la nouvelle loi sont bonnes. Seulement, cette loi est mal rédigée et comporte une série d'anomalies qui entraveront sa bonne application dans la pratique.

01.08 Daan Schalck (sp.a-spirit): L'attitude de certains orateurs m'étonne. J'ai l'impression que d'aucuns découvrent à peine la loi qu'ils ont adoptée l'année passée.

Je rappelle à M. Ansoms qu'il a déposé en 1999 une proposition de loi sanctionnant lourdement les conducteurs qui adoptent un comportement asocial au volant. De nombreuses infractions de roulage sévèrement réprimées par la nouvelle loi relative à la circulation routière sont directement inspirées de la liste de M. Ansoms.

La perception immédiate a bien entendu fait l'objet d'une longue réflexion lors de l'élaboration de la loi. Certains plaident à présent en faveur de la création d'un bureau d'encaissement, comme aux Pays-Bas. Les partisans de ce système ont-ils bien conscience que cette mode de fonctionnement exclut toute possibilité d'interprétation ?

La carte de paiement comme instrument de perception immédiate est inscrite dans la loi. Les Finances s'y préparent seulement maintenant. L'attitude de M. Reynders me déçoit.

La Flandre occidentale est la province où les contrôles de vitesse sont les plus nombreux. Dans certaines zones de police de la région, il est depuis longtemps recouru à la perception immédiate. L'informatisation y est optimisée à un point tel qu'il faut à peine plus d'une minute trente pour établir la perception immédiate et l'adresser au contrevenant. L'identité de la personne qui ne s'acquitte pas de l'amende dans le délai imparti est immédiatement transmise au parquet. Le système est bien rodé dans ces zones de police, ce qui démontre que la perception immédiate peut bel et bien être mise en oeuvre. Par ailleurs, je suis contraint de constater que des fonctionnaires rechignent encore toujours à s'atteler aux tâches liées à la circulation, et ce, tant au sein des services de police que du parquet. D'aucuns

beantwoord: wat indien het formulier wordt weggenomen of wegwaait van onder de ruitenwisser? Wat doen de politieagenten in de grensstreek met het vele geld van de onmiddellijk betaalde boetes van de buitenlandse chauffeurs? Wat met overtredingen die via onbemande camera's worden vastgesteld?

Kortom, ik bestrijd niet dat de bedoelingen van de nieuwe verkeerswet goed zijn, alleen is het een slordige wet vol anomalieën die in de praktijk slecht zal blijken te werken.

01.08 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ik ben verbaasd over de houding van bepaalde sprekers. Ik heb de indruk dat sommigen nu pas de wet ontdekken die ze vorig jaar hebben goedgekeurd.

Ik herinner er de heer Ansoms aan dat hij in 1999 een wetsvoorstel heeft ingediend dat strenge straffingen voorstelde voor wie in het verkeer asociaal gedrag vertoonde. Heel wat verkeersovertredingen die nu in de verkeerswet hard worden aangepakt, komen zo uit het lijstje van de heer Ansoms.

Over de onmiddellijke inning is natuurlijk veel nagedacht bij het opstellen van deze wet. Sommigen pleiten nu voor het navolgen van Nederland waar een incassobureau wordt ingeschakeld. Beseffen de voorstanders van dit systeem wel dat op die manier elke mogelijkheid tot interpretatie wordt uitgeschakeld?

De onmiddellijke inning via een betaalkaart staat in de wet. De voorbereiding van Financiën start nu pas. De houding van minister Reynders ontgoochelt mij.

Nergens wordt de snelheid meer gecontroleerd dan in Oost-Vlaanderen. Daar wordt in sommige politiezones reeds lang een beroep gedaan op de onmiddellijke inning. De informatisering is daar zodanig geoptimaliseerd dat het nauwelijks anderhalve minuut duurt om de onmiddellijke inning op te stellen en aan de overtreder toe te sturen. Wie niet binnen de termijn betaalt, wordt onmiddellijk doorgeseind aan het parket. Het raderwerk loopt gesmeerd in deze politiezones en dit bewijst dat de onmiddellijke inning wel degelijk kan worden gerealiseerd. Anderzijds moet ik vaststellen dat ambtenaren nog steeds de neus ophalen voor werk dat met het verkeer te maken heeft, en dat zowel bij de politie als bij het parket. Als magistraat aangesteld worden op het parket bij een politierechtbank wordt als minderwaardig

considèrent qu'il est dévalorisant d'être nommé magistrat du parquet auprès d'un tribunal de police.

beschouwd.

J'espère que le ministre mettra en oeuvre la perception immédiate le plus rapidement possible. Comment et dans quels délais compte-t-il procéder?

Ik hoop dat de minister de onmiddellijke inning zo snel mogelijk toepasbaar maakt. Hoe en binnen welke termijn zal dat gebeuren?

01.09 Frieda Van Themse (VLAAMS BLOK): Plus le nombre d'usagers de la route augmentera, plus il faudra de règlements. Le Vlaams Blok estime qu'une éducation routière s'impose principalement et constate que les formations à la conduite sont inabondables pour beaucoup de gens.

01.09 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Hoe meer mensen zich in het verkeer begeven, hoe meer reglementen er nodig zijn. Het Vlaams Blok meent dat vooral verkeersopvoeding nodig is en stelt vast dat de rijopleidingen voor veel mensen onbetaalbaar zijn.

Courtoisie et respect à l'égard d'autrui sont de mise dans la circulation. Les autorités mettent trop l'accent sur la répression. Une infraction doit être sanctionnée. Le nombre de contrôles a tout d'abord été augmenté – par le biais des actions WODKA à Anvers, par exemple – mais plus aucun budget n'est disponible à cet effet. Le nombre de contrôles diminue et les contrevenants pris sur le fait sont sanctionnés plus lourdement qu'auparavant. Le fait que l'infraction constatée ait un caractère fortuit ou répétitif ne joue aucun rôle. Il conviendrait de répertorier les infractions dans une base de données.

In het verkeer zijn hoffelijkheid en respect voor de ander nodig. De overheid legt het accent te zeer op repressie. Een overtreding vergt een bestraffing. Het aantal controles werd eerst opgedreven - bijvoorbeeld met de WODKA-acties in Antwerpen - maar daarvoor is nu geen geld meer. Het aantal controles daalt nu en wie toch wordt gepakt wordt zwaarder bestraft dan vroeger. Het speelt geen enkele rol of men per toeval of regelmatig wordt gesnapt. Er zou een databank van overtredingen moeten worden bijgehouden.

Les amendes ont bien été majorées, mais qu'en est-il des délits de fuite ? Les dommages matériels et le nombre de blessés graves et de morts sont très élevés à cet égard. Il y a lieu d'en tenir compte dans le quantum de la peine.

De boetes zijn dan wel verhoogd, maar wat met de vluchtmisdrijven? De materiële schade, het aantal zwaargewonden en doden ligt daarbij zeer hoog. Dat moet worden meegerekend in de strafmaat.

Le retrait immédiat du permis de conduire en cas d'infraction grave peut avoir de lourdes conséquences sur la vie professionnelle. Pourquoi n'établit-on pas, dans ce cas-ci aussi, une distinction entre les infractions à caractère unique et répétitif ?

De onmiddellijke intrekking van het rijbewijs bij een zware overtreding kan zeer zware gevolgen hebben op het beroepsleven. Waarom wordt ook hier geen onderscheid gemaakt tussen eenmalige en herhaaldelijke overtredingen?

Si des enfants roulent à vélo sans feux, leurs parents seront sévèrement sanctionnés. Cette lourde amende a-t-elle véritablement un sens?

Wanneer kinderen fietsen zonder licht, worden hun ouders zwaar beboet. Heeft die zware boete wel zin?

Les parents ne parviennent pas toujours à maîtriser complètement leurs enfants à l'adolescence. C'est la raison pour laquelle il serait peut-être bon d'envisager des peines de substitution. On pourrait charger les contrevenants d'effectuer de menus travaux pendant le week-end ou les vacances.

Ouders hebben hun tienerkinderen soms niet helemaal in de hand. Daarom zou het wellicht niet slecht zijn om alternatieve straffen te overwegen. Men zou de overtreders bepaalde werkjes kunnen laten doen in het weekend of tijdens de vakantie.

En ce qui concerne les modalités de paiement, je n'arrive absolument pas à comprendre pourquoi les amendes doivent encore être payées à l'aide de timbres d'amendes et pourquoi il n'est toujours pas possible de payer par carte bancaire.

Wat de betalingsmodaliteiten betreft, kan ik echt niet begrijpen waarom boetes nog altijd met boetzegels betaald moeten worden en betaling met betaalkaart nog altijd niet mogelijk is.

Les autorités exigent la perfection du citoyen alors que les routes sont fréquemment en mauvais état. Pour quelle raison ne pourrait-on, par exemple, pas envisager de tracer partout une piste cyclable entre la chaussée et les habitations ? Je n'ignore pas que cette matière ne relève pas directement de la compétence du ministre mais si toutes les compétences liées à la circulation étaient défédéralisées, à l'instar de ce que mon parti préconise, les problèmes seraient résolus bien plus aisément.

01.10 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Dans un souci de clarté, je tiens tout d'abord à souligner que je n'assimile pas ce débat à une évaluation de la loi relative à la circulation routière. Je comprends que l'on réclame une telle évaluation et je soumettrai cette demande au gouvernement en temps opportun. Mais, aujourd'hui, il importe de clarifier la situation en ce qui concerne la nouvelle loi relative à la circulation routière. Je ne veux pas donner l'impression que cette loi sera à nouveau modifiée à court terme.

(*En français*) La loi du 7 février 2003 tend à diminuer le nombre de victimes sur les routes. Le principal moyen est d'influencer le comportement des conducteurs. Cela passe par l'amélioration de la répression via une augmentation des contrôles, la sensibilisation via l'IBSR, et une approche plus sévère des infractions les plus dangereuses. Des évaluations auront lieu et donc des améliorations seront apportées.

(*En néerlandais*) Le retrait immédiat du permis de conduire sur ordre du procureur du Roi - ce qui n'est pas la même chose que la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur - est une mesure de sécurité temporaire qui vise à exclure de la circulation les personnes dangereuses et à attirer leur attention sur leur comportement à risque. La nouvelle loi sur la circulation routière porte la durée maximale du retrait à un mois alors qu'elle est actuellement de 15 jours. Et désormais, le permis pourra être retiré non pas une mais deux fois, ce qui portera la durée maximale du retrait à trois mois. Toutefois, la directive concernant le retrait précise que, dans la plupart des cas, le permis sera restitué après quinze jours. L'allongement des délais légaux vise uniquement les cas les plus graves.

Tant l'ancien que le nouveau code de la route disposent qu'il appartient au procureur du Roi de procéder ou non au retrait de permis, à la demande de la police il est vrai. Il ne s'agit donc nullement d'une décision arbitraire d'un officier de police. Les

De overheid eist van de burger perfectie, maar de wegen zijn vaak in slechte staat. Waarom kan er bijvoorbeeld niet voor gezorgd worden dat het fietspad overal tussen de auto's en de huizenrij loopt? Ik weet dat dit niet direct de bevoegdheid van deze minister is, maar als de volledige bevoegdheid voor verkeer overgeheveld zou worden, zoals mijn partij dat wil, dan zou het veel gemakkelijker zijn om de problemen op te lossen.

01.10 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Eerst en vooral wil ik, voor alle duidelijkheid, opmerken dat ik dit debat niet beschouw als een evaluatie van de verkeerswet. Ik begrijp dat er vraag bestaat naar zo'n evaluatie en ik zal die vraag ter gelegener tijd ook aan de regering voorleggen, maar vandaag is het vooral belangrijk dat er duidelijkheid is over de nieuwe verkeerswet. Ik wil niet de indruk wekken dat die wet op korte termijn opnieuw aangepast zal worden.

(*Frans*) De wet van 7 februari 2003 wil het aantal verkeersslachtoffers verminderen. Het voornaamste middel daartoe is het beïnvloeden van het rijgedrag. Dat gebeurt via meer afdoende repressieve maatregelen: meer controles, sensibilisering via het BIVV en strengere straffen voor de gevaarlijkste overtredingen. Er zullen evaluaties plaatsvinden en verbeteringen worden aangebracht.

(*Nederlands*) De onmiddellijke intrekking van het rijbewijs op bevel van de procureur des Konings - wat niet hetzelfde is als het verval van het recht om een motorvoertuig te besturen - is een tijdelijke veiligheidsmaatregel, met de bedoeling om gevaarlijke personen uit het verkeer te halen en de betrokkene te wijzen op zijn risicogedrag. De nieuwe verkeerswet brengt de maximumduur van de intrekking van 15 dagen op één maand. In plaats van één maal kan de intrekking vanaf nu twee maal worden verlengd. Dit brengt de maximale duur van de intrekking op drie maanden. De richtlijn met betrekking tot de intrekking verduidelijkt echter dat de teruggave in de meeste gevallen na 15 dagen gebeurt. De verlenging van de wettelijke termijnen viseert enkel de zwaarste gevallen.

Zowel onder de oude verkeerswet als onder de nieuwe wordt de beslissing tot intrekking steeds genomen door de procureur des Konings, weliswaar op vraag van de politie. Het gaat dus geenszins om een willekeurige beslissing van een

cas pour lesquels un retrait est possible restent inchangés. Le retrait immédiat constitue une mesure de sécurité et non une sanction. C'est la raison pour laquelle aucun recours n'est possible. La restitution anticipée est envisageable sur la base d'éléments inconnus au moment des faits ou si la mesure est disproportionnée par rapport aux conséquences familiales ou professionnelles. Lorsqu'il inflige une déchéance du droit de conduire un véhicule, le juge n'est pas tenu par un retrait précédent du permis. Compte tenu de ce qui précède, je n'envisage aucune nouvelle modification de la législation en la matière.

(En français) La nouvelle loi n'empêche pas de prononcer des peines alternatives, même si le nombre de cas où cette possibilité existe a été réduit. L'IBSR étudie la possibilité d'introduire de nouvelles sanctions alternatives (paiement immédiat ou suivi d'un cours de conduite dont les frais seraient à la charge du contrevenant). La médiation pénale a fait l'objet de deux projets pilotes, associant des mesures d'éducation à la déchéance du permis de conduire. Les mesures répressives ne représentent pas le seul facteur de changement. Il faut les accompagner de mesures d'information.

(En néerlandais) Il est important de multiplier le nombre de projets de formation relatifs à la sécurité routière. En effet, il est difficile de changer des habitudes profondément ancrées.

(En français) Dans le cadre des états généraux de la sécurité routière, trois priorités ont été retenues : la vitesse, la ceinture de sécurité et la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues. Il ne s'agira pas de mener uniquement des opérations de répression. Une campagne de prévention sera conduite par l'IBSR. En 2004, deux campagnes sont prévues à la fois pour la vitesse et pour la ceinture de sécurité. La sensibilisation à l'alcool se fera via la campagne « Bob » de fin d'année et du bus « Bob ». Chaque grande campagne fera l'objet d'un plan médias, avec des affiches et des spots télévisés, parallèlement à d'autres actions via l'internet, la distribution de brochures traitant de l'influence des drogues sur le comportement routier, ou d'émissions télévisées. Enfin, des actions d'information de grande envergure seront lancées lors de l'entrée en vigueur des nouvelles réglementations. Par exemple, 400.000 brochures portant sur la loi de catégorisation des infractions seront distribuées.

(En néerlandais) L'article 43 de la loi du 7 février 2004 prévoit que le juge doit tenir compte

politieofficier. De gevallen waarin de intrekking mogelijk is zijn niet gewijzigd. De onmiddellijke intrekking is een veiligheidsmaatregel en geen straf, daarom is er ook geen verhaal mogelijk. Vervroegde teruggave is mogelijk op basis van elementen die niet gekend waren op het ogenblik van de vaststelling, of indien de familiale of professionele gevolgen van de maatregel disproportioneel zouden zijn. De rechter is bij het uitspreken van een verval van het recht tot besturen van een motorvoertuig niet gebonden door een eerdere intrekking van het rijbewijs. Gelet op het voorgaande overweeg ik geen nieuwe wetwijzigingen.

(Frans) De nieuwe wet belet niet dat er alternatieve straffen worden uitgesproken, al is dit nu wel in minder gevallen mogelijk. Het BIVV bestudeert de mogelijkheid om nieuwe alternatieve straffen in te voeren (onmiddellijke inning of verplichte rijlessen op kosten van de overtreder). Aan de strafbemiddeling werden twee proefprojecten gewijd, waarbij de intrekking van het rijbewijs met educatieve maatregelen samenging. De repressieve maatregelen zijn niet de enige vernieuwende factor. Daarnaast moet er ook informatie worden verstrekt.

(Nederlands) Het is belangrijk om het aantal vormingsprojecten rond verkeersveiligheid te vermenigvuldigen. Het is immers moeilijk diepgewortelde attitudes te veranderen.

(Frans) Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werden drie prioriteiten vooropgesteld: de snelheid, de veiligheidsgordel en het rijden onder invloed van alcohol of drugs. Er zal niet enkel repressief worden opgetreden. Zo zal het BIVV een preventiecampagne voeren. Voor 2004 zijn twee campagnes, rond snelheid en de veiligheidsgordel, gepland. Via de Bob-campagne tijdens de eindejaarsperiode en de Bob-bus zal aandacht worden gevraagd voor het rijden onder invloed. Elke grote campagne zal zowel via de media (affiches en televisiespotjes) als langs andere kanalen (internet, brochures over de invloed van druggebruik op het rijgedrag, televisie-uitzendingen) worden gevoerd. Wanneer de nieuwe reglementeringen in voege treden, ten slotte, zal een grootscheepse informatiecampagne worden gevoerd. Zo zullen 400.000 brochures worden verspreid met betrekking tot de wet die een nieuwe classificatie van de overtredingen invoert.

(Nederlands) Artikel 43 van de wet van 7 februari 2004 staat de rechter toe rekening te houden met

de la situation sociale du contrevenant. Une fois la précarité de la situation financière prouvée par écrit, le montant de l'amende prévue par la loi peut être réduit. Ainsi, les citoyens pourront être considérés sur un pied d'égalité.

(En français) Le système en vigueur depuis ce 1^{er} mars ne déroge pas à celui existant depuis 1985. Le procureur du Roi intervient s'il n'y a pas eu de perception immédiate ou si l'amende n'a pas été payée. Dans ce cas, il a le choix de classer sans suite, de proposer une transaction ou de poursuivre en justice. L'article 65 § 2 de la loi du 16 mars 1968 n'a pas été modifié ; le ministère public peut toujours apprécier les suites à donner.

La procédure de paiement prévue par la loi du 7 février 2003 n'entrera pas en vigueur telle quelle; un avant-projet de loi aménageant celle-ci sera bientôt présenté.

(En néerlandais): Le Conseil d'Etat a rendu un nouvel avis qui est favorable. Dans l'intervalle, j'ai également reçu les avis des Régions. Je soumettrai prochainement le projet au Parlement.

(En français) Le rôle du procureur du Roi en matière d'infractions de roulage sera balisé par la nouvelle procédure. Ce nouveau régime ne concernera cependant que les infractions constatées automatiquement ou par un moyen technique. Pour les autres cas, la procédure traditionnelle reste d'application.

(En néerlandais) La police et le parquet ne peuvent appliquer la nouvelle loi que lorsqu'il s'agit d'infractions commises à compter du 1^{er} mars 2004. Compte tenu de l'absence de mesures transitoires, les juges de police doivent appliquer la loi qui était d'application au moment des faits, sauf si la nouvelle loi est favorable au contrevenant. Il appartient au juge de déterminer la procédure la plus favorable.

Le Code pénal dispose qu'une loi pénale plus favorable doit immédiatement être appliquée à des faits antérieurs. Etant donné que la peine d'emprisonnement a été supprimée, la nouvelle réglementation sera considérée comme une loi pénale plus favorable que l'ancienne loi et certaines infractions antérieures au 1^{er} mars tomberont dès lors sous le coup de la nouvelle loi. Les infractions qui devraient être classées dans une catégorie supérieure en vertu de la nouvelle législation resteront soumises à l'ancienne loi.

de maatschappelijke situatie van de overtreder. Wanneer die zijn hachelijke financiële toestand bewijst met een document, kan een lagere boete worden opgelegd dan wettelijk bepaald. Op die manier kunnen burgers op gelijke voet worden behandeld.

(Frans) Het systeem dat sedert 1 maart van kracht is, wijkt niet af van het systeem dat al sedert 1985 bestaat. De procureur des Konings treedt op als de boete niet onmiddellijk werd ontvangen of niet werd betaald. In dat geval heeft hij de keuze het dossier te seponeren, de betrokkene een regeling voor te stellen of gerechtelijk te vervolgen. Artikel 56 § 2 van de wet van 16 maart 1968 werd niet gewijzigd. Het openbaar ministerie kan nog steeds het te geven gevolg beoordelen.

De betalingsprocedure van de wet van 7 februari 2003 zal niet als dusdanig van kracht worden. Er zal binnenkort een voorontwerp van wet tot wijziging ervan worden voorgelegd.

(Nederlands) Het nieuwe advies van de Raad van State is gunstig. Ook de adviezen van de Gewesten heb ik intussen ontvangen. Ik kom spoedig naar het Parlement met het ontwerp.

(Frans) In de nieuwe procedure zal de rol van de procureur des Konings op het vlak van de verkeersovertredingen nauwkeurig omschreven worden. De nieuwe regeling zal echter enkel gelden voor de overtredingen die automatisch of met een technisch hulpmiddel werden vastgesteld. In de andere gevallen blijft de traditionele procedure van toepassing.

(Nederlands) Politie en parket mogen de nieuwe wet enkel toepassen op feiten gepleegd vanaf 1 maart 2004. Doordat er geen overgangsmaatregelen waren, moeten politierechters de wet toepassen die van kracht is op het moment van de feiten, tenzij de nieuwe wet in het voordeel is van de overtreder. De rechter bepaalt welke procedure het meest gunstig is.

Volgens het Strafwetboek moet een mildere strafwet onmiddellijk worden toegepast op oudere feiten. Omdat de gevangenisstraf werd afgeschaft, wordt de nieuwe wet als milder beschouwd dan de oude en zullen sommige overtredingen van voor 1 maart dus onder de nieuwe regelgeving vallen. Overtredingen die ingevolge de nieuwe verkeerswet in een hogere categorie zouden terechtkomen, blijven onderworpen aan de oude wet.

(*En français*) La perception immédiate permet un traitement plus rapide de ces infractions. Elle ne constitue pas une négation du système judiciaire ou des droits de défense, car celui qui conteste un constat peut refuser de la payer. Le procureur du Roi sera alors saisi du cas et décidera des suites à donner.

(*En néerlandais*) La perception immédiate ne constitue pas, pour les personnes fortunées, une incitation à commettre des infractions. Le procureur du Roi peut poursuivre le contrevenant devant le tribunal de police jusqu'à un mois après le paiement de la perception immédiate. Lorsque plusieurs infractions ont été commises, la perception immédiate est exclue dans des cas déterminés.

C'est le cas lorsque la perception totale s'élève à plus de 250 euros et que des infractions graves du premier degré ou des infractions ordinaires sont exclusivement en cause. A cet égard, une infraction légère relative au taux d'alcoolémie n'est pas prise en considération dans le calcul de la somme maximale. Lorsque plusieurs infractions graves du deuxième degré ont été commises ou lorsqu'une infraction grave du deuxième degré est commise en même temps qu'une infraction ordinaire ou grave du premier degré, il ne saurait être question non plus de perception immédiate.

(*En français*) Les peines de prison sont effectivement maintenues dans les cas graves, mais ne doivent pas nécessairement être prononcées par le juge.

L'obligation de présenter un examen psychomédical n'est prévue que dans le cas de certaines déchéances du droit de conduire. Elle permet d'écarter les conducteurs les plus dangereux et de protéger les autres.

Pour ce qui concerne la perception immédiate, la fourniture de terminaux de paiement aux services concernés est prévue. Une procédure de marché public doit être lancée. Le SPF Finances rédige le cahier des charges.

Les mêmes principes qu'auparavant s'appliquent. Le paiement par timbres fiscaux sera maintenu car, le plus souvent, les infractions sont constatées sans interception des véhicules. La possibilité de s'acquitter en espèces est prévue pour les non-résidents en Belgique.

(*Frans*) Dankzij de onmiddellijke inning kunnen deze overtredingen sneller worden behandeld. Dit is geen ontkenning van het rechtssysteem of het recht op verdediging: diegene die een vaststelling aanvecht, kan weigeren de boete te betalen. In dat geval wordt de zaak aanhangig gemaakt bij de procureur des Konings, die beslist welk gevolg eraan wordt gegeven.

(*Nederlands*) De onmiddellijke inning is voor mensen met geld geen stimulans om inbreuken te plegen. Tot een maand na de betaling van de onmiddellijke inning kan de procureur des Konings de overtreder vervolgen voor de politierechtbank. Wanneer meer dan één overtreding werd gepleegd, is de onmiddellijke inning in bepaalde gevallen uitgesloten.

Dat is het geval wanneer de totale inning meer dan 250 euro bedraagt en er uitsluitend zware overtredingen van de eerste graad of gewone overtredingen in het geding zijn. Een lichte alcoholovertreding wordt daarbij niet in aanmerking genomen voor de berekening van de maximumsom. Ook wanneer meer dan één zware overtreding van de tweede graad werd gepleegd of een zware overtreding van de tweede graad gelijktijdig met een gewone of zware overtreding van de eerste graad, kan er geen sprake zijn van onmiddellijke inning.

(*Frans*) Voor ernstige gevallen blijven de gevangenisstraffen inderdaad van toepassing. Zij dienen echter niet noodzakelijk door de rechter te worden uitgesproken.

De verplichting om een psychomedisch onderzoek te ondergaan, geldt enkel voor bepaalde gevallen waarin het rijbewijs wordt ingetrokken. Op die manier worden de gevaarlijkste bestuurders aan de kant gezet en worden de overige weggebruikers beschermd.

Wat de onmiddellijke inning betreft, zullen de betrokken diensten met betaalterminals worden uitgerust. Er moet een openbare aanbesteding worden uitgeschreven. De FOD Financiën stelt daartoe een bestek op.

Dezelfde beginselen blijven van toepassing. Er zal nog altijd met fiscale zegels kunnen worden betaald. Meestal wordt de overtreding immers vastgesteld zonder dat het voertuig staande wordt gehouden. Niet-ingezetenen krijgen de mogelijkheid in contanten te betalen.

Le coût de la location des 850 terminaux nécessaires s'élève à 4.850.000 euros pour les quatre premières années, à quoi il faut ajouter les frais de commission des opérateurs financiers et le coût des communications téléphoniques. Le conseil des ministres du 5 avril 2003 a, en outre, décidé que les coûts d'utilisation de ces terminaux et les coûts connexes sont à charge du budget ICT du SPF Finances.

(En néerlandais) Le véhicule ne doit pas nécessairement être intercepté pour qu'il y ait perception immédiate. La procédure peut tout aussi bien se faire par la poste. Des terminaux de paiement faciliteront et amélioreront le travail de la police.

La perception et la consignation de sommes sont appliquées depuis une dizaine d'années. Le problème soulevé par M. Ansoms n'est pas nouveau. Le rappel, assorti d'une échéance, informe l'auteur de l'infraction qu'une perception immédiate lui est proposée. Il n'a jamais été dit qu'en cas de non-paiement, les montants étaient majorés. Si, après un rappel, la police ne reçoit pas le montant de l'amende, elle enverra le formulaire de perception accompagné d'un procès-verbal au procureur du Roi. Celui-ci proposera normalement une transaction au contrevenant ou l'assignera devant le tribunal de police.

La perception immédiate et la consignation sont définis par l'article 65 de la loi relative à la circulation routière, coordonnée par les arrêtés royaux du 16 mars 1968 et du 22 décembre 2003. Ces dispositions n'empêchent pas les constatations d'infractions "au vol". Le premier arrêté royal prévoit que, avec l'accord de l'auteur de l'infraction, une amende peut être perçue immédiatement ou dans un délai déterminé par le Roi. Le deuxième arrêté royal précise quels volets du formulaire de perception et de consignation doivent être remis selon que l'auteur de l'infraction est présent ou pas lors du constat.

La charge de travail augmente effectivement en conséquence des perceptions immédiates, mais cela ne signifie pas que moins d'agents seront disponibles dans la rue à présent que le traitement administratif est assuré par du personnel administratif. J'étudierai avec le ministre de l'Intérieur les possibilités de mobiliser du personnel supplémentaire dans l'attente d'une automatisation totale du traitement.

Fin mars, 50.000 carnets seront disponibles. En

De huurprijs van de noodzakelijke 850 terminals belooft 4.850.000 euro voor de eerste vier jaar. Daarbij komt nog het commissieloon van de financiële operatoren en de prijs voor de telefoonverbindingen. De Ministerraad van 5 april 2003 besliste dat de gebruikskosten van die terminals en de bijhorende kosten ten laste van de ICT-begroting van de FOD Financiën komen.

(Nederlands) Het voertuig hoeft niet noodzakelijk onderschept te worden om onmiddellijk te kunnen innen. Dit kan evengoed via de post. Betaalterminals zullen het politiewerk vergemakkelijken en verbeteren. De wet kan ook gehandhaafd worden zonder dat, zoals het reeds altijd het geval was, via een onmiddellijke inning en via processen-verbaal en minnelijke schikking.

De inning en consignatie van sommen wordt al een jaar of tien toegepast. Het probleem dat de heer Ansoms opwerpt, is niet nieuw. Via de herinnering – beperkt in tijd – wordt de overtreder op de hoogte gebracht dat hem een onmiddellijke inning werd voorgesteld. Nergens werd bepaald dat de bedragen bij niet-betaling worden verhoogd. Als de politie na een herinnering geen betaling ontvangt, zal zij het formulier van inning met een proces-verbaal naar de procureur des Konings sturen. Die zal normaliter een minnelijke schikking voorstellen of dagvaarden voor de politierechtbank.

De onmiddellijke inning en de consignatie spruiten voort uit artikel 65 van de Wegverkeerswet, gecoördineerd door de KB's van 16 maart 1968, en het KB van 22 december 2003. Die bepalingen beletten vaststellingen 'in de vlucht' niet. Het eerste KB bepaalt dat, met instemming van de overtreder, een boete onmiddellijk of binnen een door de Koning bepaalde termijn kan worden geheven. Het tweede KB bepaalt welke stroken van het inning- en consignatieformulier overhandigd worden indien de overtreder al dan niet aanwezig is bij de vaststelling.

De werklast stijgt inderdaad ten gevolge van de onmiddellijke inningen, maar dat betekent niet dat er minder agenten beschikbaar zullen zijn op straat, nu de administratieve afhandeling immers door administratief personeel gebeurt. Ik bekijk samen met de minister van Binnenlandse Zaken welk extra personeel kan worden ingezet in afwachting van een volledig automatische afhandeling.

Einde maart zullen er 50.000 boekjes beschikbaar

attendant, des procès-verbaux peuvent évidemment toujours être dressés et le parquet peut proposer une transaction. La loi sera bien appliquée sur le terrain.

Quant aux infractions enregistrées par une caméra automatique, la police dresse un procès-verbal qui est ensuite envoyé. Une perception immédiate ne signifie pas nécessairement une perception à l'endroit des faits.

L'article 163 du Code pénal autorise le juge à tenir compte de la situation financière du contrevenant et à infliger une amende dont le montant sera inférieur au minimum légal. On a probablement omis de prévoir une telle disposition dans le cadre de la procédure d'appel. J'attirerai l'attention de la ministre de la Justice sur le fait que cette lacune doit être comblée.

(En français) L'article 32 de la loi du 7 février 2003 n'est pas entré en vigueur le 1^{er} mars 2004. J'avais des objections quant à la clé de répartition proposée dans l'avant-projet d'arrêté royal préparé l'année passée. J'ai chargé un groupe de travail de le réexaminer.

Le gouvernement prendra une décision lors du Conseil des ministres des 20 et 21 mars.

Je souhaite que la nouvelle clé de répartition récompense les efforts fournis en matière de sécurité routière.

Concernant les interdictions de dépassement pour les camions par temps de pluie, la catégorisation est basée sur des critères objectifs. La différence de traitement n'est pas un non-sens.

(En néerlandais) L'accord relatif à la sécurité routière doit au moins traiter du respect des limitations de vitesse, de la lutte contre la conduite sous l'influence d'alcool ou d'autres substances, du respect des règles liées au port de la ceinture de sécurité et aux autres moyens de protection, des règles relatives à la circulation routière et de la lutte contre l'agressivité au volant.

(En français) Les infractions graves sont catégorisées par degré. Celles du second degré concernent les comportements qui mettent directement les autres usagers en danger. La nouvelle infraction de dépassement par les camions en temps de pluie résulte du constat de ce que cette manœuvre est potentiellement dangereuse vu l'importante quantité d'eau déplacée. Une présomption de gêne est donc inscrite dans le Code de la route. C'est une

zijn. In afwachting kunnen natuurlijk nog steeds PV's worden opgesteld, waarvoor het parket een minnelijke schikking kan voorstellen. De wet wordt op het terrein wel degelijk toegepast.

Voor overtredingen die door een onbemande camera worden geregistreerd, maakt de politie een PV op, dat vervolgens wordt opgestuurd. Een onmiddellijke inning betekent niet noodzakelijk een inning ter plaatse.

Artikel 163 van het Wetboek van Strafvordering laat de rechter toe om rekening te houden met de financiële situatie van de overtreder en een boete op te leggen beneden het wettelijke minimum. Men is waarschijnlijk vergeten om in een gelijkaardige bepaling te voorzien in het kader van de beroepsprocedure. Ik maak de minister van Justitie erop attent dat deze leemte moet worden opgevuld.

(Frans) Artikel 32 van de wet van 7 februari 2003 is niet op 1 maart 2004 in werking getreden. Ik had bezwaren bij de verdeelsleutel die werd voorgesteld in het voorontwerp van koninklijk besluit dat vorig jaar werd voorbereid. Ik heb een werkgroep gelast het opnieuw te bestuderen.

De regering zal naar aanleiding van de Ministerraad van 20 en 21 maart een beslissing nemen.

Ik wens dat de nieuwe verdeelsleutel de inzake verkeersveiligheid geleverde inspanningen beloont.

Wat het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer betreft, stoelt de indeling in categorieën op objectieve criteria. De verschillende behandeling is niet onzinnig.

(Nederlands) Het verkeersveiligheidsakkoord moet minstens handelen over het naleven van snelheidsbeperkingen, het tegengaan van rijden onder invloed van alcohol of andere substanties, het naleven van de regels in verband met het dragen van de veiligheidsgordel en andere beschermingsmiddelen, de regels inzake het wegverkeer en de strijd tegen verkeersagressie.

(Frans) De zware overtredingen worden ingedeeld in categorieën per graad. Die van de tweede graad omvatten vormen van verkeersgedrag die de andere gebruikers rechtstreeks in gevaar brengen. De invoering van een nieuwe overtreding, namelijk het inhalen door vrachtwagens bij regenweer, vloeit voort uit de vaststelling dat het een potentieel gevaarlijk maneuver betreft, gelet op de grote hoeveelheid water die wordt verplaatst. In het verkeersreglement wordt dus een vermoeden van

infraction ordinaire car elle n'est pas catégorisée dans les infractions graves.

(En néerlandais) Les employés de la voirie ont placé le signal C39 aux endroits où le dépassement par les camions s'avère dangereux. Le non-respect de cette interdiction constitue une infraction grave de la deuxième catégorie car il peut directement mettre d'autres usagers en danger.

Avant-hier, j'ai organisé une réunion avec tous les experts des administrations concernées et le conseiller en sécurité du premier ministre pour faire le point sur tous les problèmes qui subsistent. L'engagement clair a été pris de tenir systématiquement des réunions de suivi.

La formation à la conduite doit, en effet, être financièrement accessible à tous. Je prendrai une initiative à cet égard.

L'éducation routière concerne les parents et l'école, mais aussi les pouvoirs publics. Nous ne nous dégageons pas de cette responsabilité.

La loi n'est pas la panacée universelle et ne résoudra pas tous les problèmes. Le risque d'être pris doit effectivement être accru, ce qui ne peut toutefois se faire par une loi: l'action sur le terrain est nécessaire à cet effet. Je mènerai une concertation avec le ministre de l'Intérieur.

Il y a bien une augmentation en cas de récidive. Ce qui a été dit à ce sujet est inexact.

Le montant élevé des amendes fait l'objet de vives critiques. Des amendes élevées constituent avant tout un moyen de pression qui dissuade de commettre une infraction, de sorte qu'elles ne devront pas être payées. Il n'est toutefois pas sérieux de présenter, dans le même temps, le retrait du permis de conduire comme une sanction inadéquate. Il s'agit d'une mesure sociale par excellence, qui n'est pas liée aux revenus et dont le contrevenant perçoit durement les effets.

En effet, la politique en matière de sécurité routière est fragmentée. L'état du revêtement en fait effectivement partie mais ne constitue pas une compétence fédérale et je ne souhaite pas vraiment qu'il en soit autrement.

01.11 Valérie De Bue (MR) : Je prends note du fait que le SPF établit actuellement un cahier de charges relatif aux modalités de paiements. Il est nécessaire d'envisager des modalités de paiement

hinder opgenomen. Het betreft een gewone overtreding want zij is niet ingedeeld bij de zware overtredingen.

(Nederlands) Het bord C39 wordt geplaatst door openbareweginhouders op plaatsen waar het voorbijsteken door vrachtwagens gevaarlijk is. Het negeren van dit verbod is een zware overtreding van de tweede categorie, omdat andere weggebruikers daardoor rechtstreeks in gevaar worden gebracht.

Eergisteren heb ik een vergadering belegd met alle deskundigen van de betrokken administraties en de veiligheidsadviseur van de premier om een *round-up* te maken van alle problemen die er nog zijn. Er werd een duidelijk engagement aangegaan om stelselmatig opvolgingsvergaderingen te houden.

De rij-opleiding moet inderdaad betaalbaar zijn voor iedereen. Ik neem daaromtrent een initiatief.

Verkeersopvoeding is een zaak van de ouders, de school én de overheid. We schuiven die verantwoordelijkheid niet af.

De wet is geen mirakelstuk dat alle problemen oplost. De pakkans moet inderdaad verhogen, maar dat kan niet bij wet: daarvoor is actie op het terrein nodig. Ik voer overleg met de minister van Binnenlandse Zaken.

Er is wel een verhoging in geval van recidive. Wat daarover werd gezegd, klopt niet.

Er is veel kritiek op de hoogte van de boetes. Hoge boetes vormen echter vooral een pressiemiddel om geen overtredingen te begaan, zodat ze niet hoeven te worden betaald. Het is echter niet ernstig om tegelijk ook het afnemen van het rijbewijs af te doen als een slechte straf. Het is bij uitstek een sociale maatregel, die niet gerelateerd is aan het inkomen en die aan den lijve wordt ondervonden.

Het beleid inzake verkeersveiligheid is inderdaad versnipperd. De staat van het wegdek maakt inderdaad ook deel uit van dat beleid, maar het is geen federale bevoegdheid en ik zou dat niet meteen anders willen ook.

01.11 Valérie De Bue (MR): Ik neem nota van het feit dat de FOD momenteel een bestek opmaakt voor de betalingsmodaliteiten. Om te voorkomen dat buitenlanders die een

alternatif pour les infractions commises par des non-résidents afin d'éviter l'immobilisation de leurs véhicules sur notre territoire.

01.12 François Bellot (MR) : S'agissant de votre suggestion relative aux peines alternatives, je vous rappelle que j'avais déposé une proposition de loi inspirée par les résultats d'études psychologiques sur le comportement des automobilistes ayant subi des peines alternatives. Je ne peux donc que vous inviter à auditionner les promoteurs de ces études en commission.

S'agissant des peines par médiation pénale, le Collège des procureurs généraux s'est opposé à leur application dans la mesure où un collaborateur ne peut suivre qu'une trentaine de cas par an. En outre, la médiation pénale est applicable aux seuls cas où une victime et un coupable ont pu être identifiés, ce qui n'est pas le cas lors d'infractions routières n'ayant pas provoqué d'accident.

Je déposerai donc la proposition qui avait été faite en adéquation avec la loi entrée en application le 1^{er} mars. Selon moi, l'application simple de peines financières ne suffit pas.

01.13 Geert Bourgeois (N-VA): Il ne s'agit évidemment pas d'une évaluation de la nouvelle loi. Ce serait largement prématuré. Je reste persuadé que la majoration du montant des amendes est un choix erroné. C'est le risque d'être pris en infraction qu'il faut augmenter. Il est exact que cette tâche incombe au personnel de terrain mais celui-ci doit disposer de la marge de manœuvre nécessaire.

Je déduis de ce débat que je ne suis pas le seul à avoir débusqué des anomalies juridiques dans cette loi. Ainsi, la possibilité qu'a le juge de police d'appliquer, dans certains cas, le tarif social doit aussi être offerte au juge correctionnel statuant en degré d'appel.

En ce qui concerne le traitement administratif, il reste beaucoup à faire. Recourir à du personnel civil pour délester les agents patrouillant dans la rue est une fausse solution. Les agents auront du travail plus qu'en suffisance avec les innombrables amendes qu'ils seront appelés à infliger. M. Schalck n'est pas favorable au bureau d'encaissement, comme si celui-ci impliquait que l'on considère que tout a été fait en matière de prévention et de formation dans le domaine de la sécurité routière. Il faut confier le traitement administratif à des professionnels. Nous constatons qu'aujourd'hui les parquets peuvent gérer électroniquement des données mais cela n'est

overtreding hebben begaan, hun voertuig op ons grondgebied moeten achterlaten moet er gedacht worden aan andere manieren waarop ze de boete kunnen betalen.

01.12 François Bellot (MR): Wat uw voorstel inzake de alternatieve straffen betreft, herinner ik u eraan dat ik een wetsvoorstel had ingediend dat gebaseerd was op de resultaten van psychologische studies over het rijgedrag van bestuurders die een alternatieve straf hebben ondergaan. Ik kan u dus alleen maar uitnodigen om diegenen die deze studies hebben uitgevoerd, in de commissie te horen.

Wat de strafbemiddeling betreft, het College van procureurs-generaal heeft zich tegen de toepassing ervan uitgesproken, aangezien een ambtenaar slechts dertig gevallen per jaar van nabij kan volgen. Bovendien is strafbemiddeling alleen van toepassing in gevallen waarin een slachtoffer en een schuldige konden worden geïdentificeerd. Bij verkeersovertredingen die geen ongeval hebben veroorzaakt, is dit niet het geval.

Ik zal dus het voorstel indienen dat was afgestemd op de wet die op 1 maart in werking is getreden. Mijns inziens volstaat de eenvoudige toepassing van geldboetes niet.

01.13 Geert Bourgeois (N-VA): Dit is uiteraard geen evaluatie van de nieuwe wet. Daarvoor is het nog veel te vroeg. Ik blijf erbij dat de verhoging van de geldboetes de verkeerde keuze is. De pakkans had verhoogd moeten worden. Het klopt dat dat een taak van de uitvoerders is, maar dan moet daar wel ruimte voor zijn.

Ik leid uit dit debat af dat ik niet de enige ben die juridische anomalieën in deze wet heb gevonden. Zo moet de mogelijkheid die de politierechter heeft om in bepaalde gevallen het sociaal tarief toe te passen ook gegeven worden aan de correctionele rechter die in beroep oordeelt.

Over de administratieve afhandeling is veel te doen. Burgerpersoneel inschakelen om de agenten op straat te ontlasten is een nepoplossing. De agenten zullen hun handen meer dan vol hebben met het uitschrijven van de talrijke boetes. De heer Schalck is de idee van een incassobureau niet genegen, alsof dit zou betekenen dat er niet meer aan preventie en vorming op het vlak van de verkeersveiligheid kan worden gedaan. Men moet de administratieve afhandeling in handen geven professionelen. We stellen vast dat de parketten vandaag wel gegevens elektronisch kunnen beheren, maar voor de processen-verbaal zelf is dat nog altijd niet mogelijk.

toujours pas possible pour les procès-verbaux eux-mêmes.

Un autre talon d'Achille est la rétroactivité. Comment un juge doit-il traiter les infractions antérieures au 1^{er} mars et sur lesquelles il est appelé à statuer aujourd'hui? Le gouvernement tente de convaincre les citoyens que les décisions judiciaires sont moins sévères aujourd'hui qu'avant le 1^{er} mars mais la coalition violette a bel et bien souhaité un durcissement de la législation sur la sécurité routière.

01.14 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): C'est le législateur qui l'a voulu.

01.15 Geert Bourgeois (N-VA): Mais c'est bel et bien Mme Durant, dans le gouvernement précédent, et M. Stevaert qui sont favorables aux amendes élevées!

Le gouvernement prétend que le juge doit toujours prononcer la peine la moins sévère pour les infractions commises avant le 1^{er} mars. Evidemment, ce n'est absolument pas en contradiction avec la manière dont Monsieur Tout le Monde perçoit les choses.

01.16 Annick Sudoier (PS): Je suis tout à fait d'accord avec les arguments du ministre concernant le non-respect du signal C39. Je pense toutefois qu'en cas de fortes pluies, ce comportement dépasse la gêne et peut également compromettre l'intégrité d'autres usagers de la route. La sanction peut donc devenir beaucoup plus importante.

01.17 Jos Ansoms (CD&V): Ai-je bien compris? Le conseil des ministres soumettra-t-il la loi sur la circulation routière à une évaluation dans un délai de quinze jours?

01.18 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Non, dans un délai de quinze jours, je proposerai au conseil des ministres une date à laquelle il pourra être procédé à l'évaluation.

01.19 Jos Ansoms (CD&V): Une évaluation est absolument nécessaire. J'ai déduit toute une série d'éléments de la réponse du ministre. Et j'ai entendu des propos intéressants sur la possibilité de confier le traitement administratif de certaines infractions à un bureau d'encaissement. La réglementation actuelle est impraticable. Comment un travail titanesque que les parquets n'ont jamais pu accomplir pourrait-il subitement être traité par les 196 zones de police parmi lesquelles de

Een ander teer punt is de retroactiviteit. Wat moet de rechter doen met overtredingen van voor 1 maart, waarover hij zich nu moet uitspreken? De regering probeert er de burgers van te overtuigen dat de rechterlijke uitspraken nu minder streng zijn dan voor 1 maart, maar paars heeft wel degelijk gewild dat de verkeerswetgeving strenger wordt gemaakt.

01.14 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het is de wetgever die dit heeft gewild.

01.15 Geert Bourgeois (N-VA): Maar het zijn wel degelijk mevrouw Durant in de vorige regering en de heer Stevaert die de zware boetes genegen zijn!

De regering beweert dat de rechter altijd de minst zware straf moet uitspreken voor overtredingen die voor 1 maart werden begaan. Dat is natuurlijk helemaal in tegenspraak met de perceptie van de man in de straat.

01.16 Annick Sudoier (PS): Ik ben het helemaal eens met de argumenten van de minister met betrekking tot het niet naleven van het verbodsbord C39. Bij hevige regenval is zo'n gedrag echter niet alleen hinderlijk, maar kan het de andere weggebruikers in gevaar brengen. In dat geval kan de overtreding dus veel strenger worden bestraft.

01.17 Jos Ansoms (CD&V): Begrijp ik het goed dat de Ministerraad de verkeerswet binnen 14 dagen aan een evaluatie zal onderwerpen?

01.18 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Neen. Binnen 14 dagen zal ik aan de Ministerraad een datum voorstellen waarop de evaluatie kan plaats vinden.

01.19 Jos Ansoms (CD&V): Er is wel degelijk nood aan een evaluatie. Ik heb uit het antwoord van de minister een en ander kunnen afleiden. Ik heb interessante dingen gehoord over de mogelijkheid om de administratieve afhandeling in handen te geven van een zogenaamd incassobureau. De huidige regeling is onwerkbaar. Hoe kan een reuzenwerk dat de parketten nooit hebben kunnen bolwerken, ineens probleemloos worden afgehandeld door de 196 politiezones, waaronder

nombreuses zones rurales ? De plus, chacun sait pertinemment que l'idée d'une politique pénale efficace n'a pas l'heur d'enthousiasmer les francophones.

Le ministre a-t-il déjà pensé à créer un service pour le règlement administratif avec du personnel en passe d'être licencié de La Poste ou de la SNCB ?

Dans son intervention, M. Schalck a fait référence à ma proposition de loi de 1999. S'il avait lu le texte correctement, il aurait remarqué que je souhaitais sanctionner plus sévèrement certaines infractions, alors que d'autres le seraient moins. Dans ce Code de la route, des infractions telles que le fait de ne pas porter la ceinture ou l'utilisation d'un GSM au volant ne constituent pas des infractions graves : une condition imposée par les libéraux pour approuver la loi.

Le gouvernement veut tenter de nous faire croire que celui qui conteste le montant élevé des amendes ne se soucie guère d'une meilleure sécurité routière. Il s'agit d'une tactique perfide : aux Pays-Bas, les amendes sont beaucoup moins élevées et on dénombre pourtant beaucoup moins de victimes d'accidents de la route que chez nous.

01.20 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il n'y est peut-être pas aussi nécessaire d'inciter les citoyens à faire des efforts en matière de sécurité routière.

01.21 Jos Ansoms (CD&V): Non, eux au moins mènent une politique performante en matière de respect de la législation!

01.22 Daan Schalck (sp.a-spirit): D'aucuns oublient trop souvent qu'il n'y a jamais eu autant d'initiatives prises en matière de sécurité routière, tant au niveau fédéral que flamand, depuis 1999 et l'arrivée aux affaires de la coalition arc-en-ciel et ensuite violette. J'espère que nous pourrions mener pleinement le débat sur tous les aspects de la sécurité routière. Certains réduisent sciemment ce débat à la question des amendes routières. Il semble qu'ils viennent seulement de découvrir l'ancienne version du code. Le passage à l'orange, la perception immédiate et les amendes pour les cyclistes circulant sans éclairage n'ont rien de neuf. Les ministres des transports Dehaene et Peeters ont consenti d'importants efforts pour réduire le nombre de tués sur nos routes de 2.000 à 1.500 unités. L'augmentation drastique des amendes ne constitue qu'un aspect de l'ensemble de la politique en matière de circulation.

vele landelijke? Op de koop toe is het gebrek aan enthousiasme in Franstalig België voor een ernstig handhavingsbeleid voldoende bekend.

Heeft de minister al gedacht aan het bemannen van een dienst voor de administratieve afhandeling met het personeel dat straks uit De Post en de NMBS zal moeten afvloeien?

De heer Schalck heeft in zijn tussenkomst naar mijn wetsvoorstel uit 1999 verwezen. Als hij de tekst goed zou hebben gelezen, zou hij hebben gemerkt dat ik bepaalde overtredingen zwaarder wilde laten bestraffen, andere dan weer minder zwaar. In deze verkeerswet zijn overtredingen als het niet dragen van de gordel en GSM'en aan het stuur geen zware overtredingen: een eis van de liberalen om de wet mee goed te keuren.

De regering wil de indruk wekken dat wie de hoge boetes bestrijdt, niet geeft om meer verkeersveiligheid. Dat is een perfide tactiek: in Nederland zijn de boetes veel minder hoog en toch is het aantal verkeersslachtoffers veel kleiner dan bij ons.

01.20 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Misschien is er daar minder nodig om de mensen tot meer verkeersveiligheid aan te zetten.

01.21 Jos Ansoms (CD&V): Neen, zij hebben tenminste een volwaardig en goed functionerend handhavingsbeleid!

01.22 Daan Schalck (sp.a-spirit): Er wordt te vaak vergeten dat er vóór 1999 noch op federaal, noch op Vlaams niveau zoveel initiatieven inzake verkeersveiligheid zijn geweest als onder paars-groen en paars. Ik hoop dat we het debat over alle aspecten van de verkeersveiligheid voluit zullen kunnen voeren. Sommigen verengen dat debat bewust tot de verkeersboetes. Ze lijken nu pas de oude verkeerswet te ontdekken. Het rijden door oranje, de onmiddellijke inning en de hoge boetes voor fietsen zonder verlichting zijn niet nieuw. De verkeersministers Dehaene en Jan Peeters hebben heel wat gerealiseerd om het dodental op onze wegen te verminderen van 2.000 naar 1.500. De drastische verhoging van de boetes is slechts één aspect van het hele verkeersbeleid.

Des actions préventives peuvent encore être menées. Au sein des zones de police, les bourgmestres peuvent toujours fixer des priorités avec leurs services de police.

Les déclarations du procureur du Roi de Termonde ne valent pas la peine que l'on s'y attarde, sauf pour dire que le nouveau code de la route réduira substantiellement sa charge de travail.

Continuons au cours des années à venir à agir ensemble dans le même but et songeons aux 1.500 morts et aux 70.000 blessés que l'on recense chaque année sur nos routes au lieu de nous attarder au montant des amendes.

01.23 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Je souhaite formuler quatre observations. La police enregistre quotidiennement trois à quatre délits de fuite, qui entraînent d'importants dommages et des souffrances. Les délits de fuite ne font pas l'objet de l'attention requise. Le montant des amendes routières qui ont été perçues est versé dans un fonds fédéral et doit ensuite être directement ristourné aux Régions. Le faible usager de la route bénéficie d'une protection démesurée. Enfin, les propos que tient le ministre jouent un rôle essentiel et influencent principalement les jeunes. Il ne doit jamais l'oublier.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les campagnes de sensibilisation de l'IBSR concernant le secteur de la moto" (n° 1826)

02.01 Annick Saudoyer (PS): Le marché des deux roues est en pleine expansion. On constate cependant un manque d'intérêt pour ce secteur, et l'IBSR pourrait être plus active en conscientisant les automobilistes à propos de la présence des motards sur les routes. En tenant mieux compte des motards, on pourrait améliorer la mobilité, car le nombre de ceux qui ont recours à ce mode de transport pour les déplacements domicile-travail est en hausse. Cela pourrait aider à désengorger les routes des grandes agglomérations. Quelles sont les intentions de l'IBSR en matière de campagne sur les motos ? Si rien n'est prévu, pourriez-vous demander à l'IBSR de se pencher sur cette problématique ?

Preventieve acties kunnen nog altijd. Binnen de politiezones kunnen de burgemeesters met hun politie nog altijd prioriteiten vastleggen.

Aan de verklaringen van de procureur des Konings te Dendermonde moeten we niet veel woorden vuilmaken, tenzij dat hem door de nieuwe verkeerswet veel werk uit handen wordt genomen.

Laat ons de komende jaren aan hetzelfde zeel trekken en denken aan de 1.500 doden en de 70.000 gewonden jaarlijks op de weg, in plaats van aan de boete van 137 of 150 euro.

01.23 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Ik heb vier vaststellingen. Dagelijks gebeuren drie of vier vluchtmisdrijven, met enorm veel schade en leed tot gevolg. Daar wordt niet genoeg aandacht aan besteed. De verkeersboetes worden geïnd in een federale pot en moeten recht evenredig terugvloeien naar de Gewesten. De zwakke weggebruiker wordt overmatig beschermd, denkt onaantastbaar te zijn en moet worden gewezen op zijn verantwoordelijkheid. De uitspraken van de minister, ten slotte, zijn heel belangrijk en beïnvloeden vooral de jeugd. Hij mag dat nooit uit het oog verliezen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sensibiliseringscampagnes van het BIVV inzake de motorsector" (nr. 1826)

02.01 Annick Saudoyer (PS): De markt van de gemotoriseerde tweewielers is in volle expansie. Toch kan deze sector op weinig belangstelling rekenen en zou het BIVV actiever kunnen optreden door de bestuurders ervan bewust te maken dat er ook motorrijders op de wegen aanwezig zijn. Door meer rekening met hen te houden, zou men de mobiliteit kunnen verbeteren, omdat steeds meer mensen van dit vervoermiddel gebruik maken voor hun woon-werkverkeer. Zij zouden ertoe kunnen bijdragen dat de wegen in de grote agglomeraties niet verder dichtslibben. Plant het BIVV campagnes voor motoren? Zo niet, kan u het BIVV vragen zich over deze problematiek te buigen?

02.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*) : Le besoin de campagnes pour les deux-roues est important. Le nombre de motards a doublé depuis 1990 et est en augmentation annuelle. La croissance du nombre de victimes n'est pas proportionnelle à celle du parc.

L'IBSR prête déjà une grande attention aux deux-roues, qui est encore manifeste dans les dépliants réalisés récemment. Suite à la table ronde organisée le 27 janvier avec les représentants des motards, la place des deux-roues sur la voie publique est actuellement étudiée par l'IBSR. La visibilité est une des questions principales.

Le dossier de la sécurité pour les motards est inscrit à l'ordre du jour de la Commission fédérale pour la Sécurité routière. Une recommandation sur la formation à la conduite et les infrastructures de transport sera préparée par des groupes de travail. Par ailleurs, les émissions de sécurité routière abordent déjà régulièrement des aspects liés aux deux-roues, et l'IBSR soutient financièrement des initiatives de plusieurs associations de motards. Une attention particulière est accordée aux jeunes conducteurs.

Des cassettes-vidéo sont présentées aux élèves de l'enseignement secondaire pour toucher particulièrement les 12-16 ans. Enfin, on insiste sur le port du casque.

02.03 Annick Saudoyer (PS) : Merci de nous informer des actions intéressantes pour les motards. J'espère que l'intérêt ne fera que grandir pour ces usagers de la route.

L'incident est clos.

03 Question de M. Guido de Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la poursuite des infractions en matière de stationnement de longue durée" (n° 1861)

03.01 Guido De Padt (VLD): Le 14 janvier dernier, le ministre Anciaux a confirmé que le stationnement de longue durée ne serait pas dépenalisé. Il s'avère à présent que cette réponse ne correspond pas au point de vue de la ministre de la Justice. Va-t-on chercher à concilier ces deux positions ?

03.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je suis au fait de l'interprétation des parkings généraux. Je ne suis en principe pas opposé à une dépenalisation. La loi peut être interprétée de deux

02.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Er bestaat een aanzienlijke vraag naar campagnes voor tweewielers. Het aantal motorrijders is sinds 1990 verdubbeld en neemt nog ieder jaar toe. De toename van het aantal slachtoffers is niet in verhouding tot de toename van het aantal motoren. Het BIVV besteedt reeds heel wat aandacht aan de tweewielers, wat nog blijkt uit de recente folders. Naar aanleiding van de ronde tafel met de vertegenwoordigers van de motorrijders op 27 januari, buigt het BIVV zich op dit ogenblik over de plaats van de tweewielers op de openbare weg. Daarbij is de zichtbaarheid één van de belangrijkste aspecten.

Het dossier van de veiligheid voor motorrijders staat op de agenda van de federale commissie voor de verkeersveiligheid. De werkgroepen zullen een aanbeveling over de rijopleiding en de vervoersinfrastructuur voorbereiden. Voorts komen de aspecten die verband houden met de tweewielers al geregeld aan bod in de uitzendingen over verkeersveiligheid en verleent het BIVV financiële steun aan initiatieven van verscheidene verenigingen van motorrijders. Er wordt bijzondere aandacht geschonken aan jonge bestuurders.

Er worden video's getoond aan leerlingen van het secundair onderwijs, om vooral de 12 tot 16-jarigen te bereiken. Het dragen van de helm wordt hierbij sterk aangeraden.

02.03 Annick Saudoyer (PS): Dank u voor uw informatie over de acties voor de motorrijders. Ik hoop dat de belangstelling voor die weggebruikers alleen maar zal toenemen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vervolging van overtredingen op het langdurig parkeren" (nr. 1861)

03.01 Guido De Padt (VLD): Op 14 januari jongstleden bevestigde minister Anciaux dat het langdurig parkeren niet uit het strafrecht wordt gehaald. Nu blijkt dat dit antwoord niet overeenkomt met het standpunt van de minister van Justitie. Zal er iets ondernomen worden om beide visies in overeenstemming te brengen?

03.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik ben op de hoogte van de interpretatie van de parketten-generaal. Ik ben in principe niet gekant tegen een depenalisering. De wet is op twee manieren te

manières. Si l'interprétation des parquets généraux est maintenue, la mention dans la loi de la section « stationnement payant » est superflue. Cet aspect doit être abordé lors d'un prochain affinement de la loi. Je ne juge pas nécessaire de l'adapter maintenant. Les communes doivent pouvoir intervenir lorsque des véhicules stationnés depuis longtemps constituent une gêne pour les riverains. Mes collaborateurs s'emploient à définir avec des experts du département de la Justice la base sur laquelle les communes peuvent faire enlever de tels véhicules.

03.03 Guido De Padt (VLD): Je déduis de cette réponse que le ministre partage l'avis selon lequel il conviendra d'adapter les règlements communaux lorsqu'on en arrivera à une dépenalisation.

L'incident est clos.

04 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le test des rouleaux" (n° 1876)

04.01 Guido De Padt (VLD): Le test des rouleaux est utilisé pour contrôler si les cyclomoteurs ne sont pas gonflés, mais un jugement du tribunal de police d'Ypres a établi que souvent le test des rouleaux ne se déroule pas comme le prescrit la législation. En outre, le juge a estimé que les directives du ministère des Affaires économiques étaient rédigées avec beaucoup d'amateurisme. En conséquence de tout cela, les tribunaux de police doivent toujours désigner un expert, dont les conclusions diffèrent parfois des résultats du test des rouleaux.

Est-il exact que les résultats du test des rouleaux sont sujets à contestation? Le ministre suit-il le raisonnement du tribunal de police d'Ypres? Existe-t-il de meilleures solutions que le test des rouleaux?

04.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il ressort d'informations de l'IBSR que l'on peut contester des mesures de vitesses effectuées au moyen du curvomètre qui s'écartent considérablement des 40 km/h. Si un expert effectue une mesure de vitesse dynamique dans des conditions normalisées, cette mesure peut être considérée comme une mesure de référence. Une mesure de 70 km/h sur le curvomètre n'est probablement pas correcte. Dans ce cas de figure, le raisonnement du juge de police d'Ypres est correct. En ce qui concerne la troisième question, je renvoie à la réponse à la question de M.

interpreteren. Indien de interpretatie van de parketten-generaal wordt aangehouden, dan lijkt de bepaling in de wet van de ondertitel "betalend parkeren" overbodig. Bij een volgende verfijning van de wet moet dit aspect aan bod komen. Ik acht het niet nodig de wet nu op dit punt aan te passen. De gemeenten moeten kunnen ingrijpen als langdurig geparkeerde voertuigen hinderlijk worden voor de omwonenden. Mijn medewerkers bekijken samen met experts van het departement Justitie op basis van welke bevoegdheid de gemeenten dergelijke voertuigen kunnen laten takelen.

03.03 Guido De Padt (VLD): Uit dit antwoord leid ik af dat de minister ermee instemt dat, wanneer het tot een depenalisering komt, de gemeentereglementen moeten worden aangepast.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de rollentest" (nr. 1876)

04.01 Guido De Padt (VLD): De rollentest wordt gebruikt om te controleren of bromfietsen niet opgefokt zijn, maar een vonnis van de politierechtbank van leper stelde vast dat de rollentest in de praktijk vaak niet verloopt zoals voorgeschreven door de wetgeving. Daarenboven oordeelde de rechter dat de richtlijnen van het ministerie van Economische Zaken "heel amateuristisch" zijn. Ten gevolge van dit alles moeten de politierechtbanken steeds een deskundige aanwijzen, die soms tot andere conclusies komt dan de resultaten van de rollentest.

Klopt het dat de resultaten van de rollentest betwistbaar zijn? Volgt de minister de redenering van de politierechtbank van leper? Zijn er betere alternatieven voor de rollentest?

04.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Uit informatie van het BIVV blijkt dat metingen met de curvometer van snelheden die beduidend afwijken van 40 km per uur betwistbaar zijn. Indien een deskundige een dynamische snelheidsmeting uitvoert in genormaliseerde omstandigheden, dan kan deze meting beschouwd worden als een referentiemeting. Een meting van 70 km per uur op de curvometer is vermoedelijk niet correct. In dat geval is de redenering van de politierechter van leper correct. Voor de derde vraag verwijs ik naar het antwoord op de vraag van de heer Verherstraeten.

Verherstraeten.

L'incident est clos.

05 Question de M. Servais Verherstraeten à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'homologation des curvomètres utilisés pour le test des rouleaux pour les cyclomoteurs" (n° 1995)

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Un juge de police a prononcé un acquittement en raison de certains doutes quant à l'exactitude des tests effectués au moyen d'un curvomètre. Lors de l'adoption de la loi sur les radars automatiques en 1997, il a été décidé que tous les appareils de contrôle automatiques devaient être étalonnés et homologués. Toutefois, dans l'arrêté royal sur les radars automatiques de 1997 a été insérée une disposition autorisant l'utilisation de curvomètres moyennant l'assentiment du service de Métrologie du ministère de l'Economie. La décision du juge de police vient de remettre en question ce règlement.

Comment s'attaque-t-on à l'étranger au problème des cyclomoteurs trafiqués? Les curvomètres y sont-ils étalonnés et homologués? L'étalonnage et l'homologation sont-ils toujours aussi complexes qu'en 1997? Le ministre ne pense-t-il pas qu'il est grand temps de faire étalonner et homologuer les curvomètres?

05.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il ressort d'informations de l'IBSR qu'aux Pays-Bas on utilise un curvomètre avec une résistance modulable qui semble approprié pour des mesures précises de la vitesse dans des limites plus étendues. Cet appareil doit encore être étalonné et homologué. Il est effectivement impossible aux services de police de procéder à un mesurage dynamique sur la route dans des conditions normalisées. C'est le service de Métrologie du SPF Economie qui est compétent pour l'homologation et l'étalonnage.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Je remercie le ministre d'avoir répondu honnêtement. Ce genre de délit peut le cas échéant avoir des conséquences graves pour les contrevenants. J'insiste pour que le ministre examine avec son collègue de l'Economie la possibilité d'utiliser en Belgique le curvomètre qui est utilisé aux Pays-Bas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de homologatie van curvometers voor de rollentest voor bromfietzers" (nr. 1995)

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Wegens vragen bij de nauwkeurigheid van de testen met de curvometer heeft een politierechter een vrijspraak uitgesproken. Toen in 1997 de wet op de onbemande camera's werd goedgekeurd, werd bepaald dat alle automatische controletoeestellen geijkt en gehomologeerd moesten worden. In het KB van 1997 over de onbemande camera's werd echter een bepaling opgenomen die het gebruik van curvometers toestond mits toelating van de dienst Metrologie van het ministerie van Economie. De uitspraak van de politierechter zet dit nu terug op de helling.

Hoe wordt het probleem van de opgedreven bromfietzen bestreden in het buitenland? Worden daar de curvometers geijkt en gehomologeerd? Is de ijking en de homologatie nog altijd zo ingewikkeld als in 1997? Vindt de minister het niet hoog tijd om de curvometers te laten ijken en homologeren?

05.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Uit informatie van het BIVV blijkt dat in Nederland een curvometer wordt gebruikt met instelbare weerstand. Die lijkt geschikt voor juiste snelheidsmetingen binnen ruimere grenzen. Ze dient nog geijkt en gehomologeerd te worden. De dynamische meting op de weg in genormaliseerde omstandigheden is inderdaad onmogelijk voor de politiediensten. De bevoegdheid voor de homologatie en de ijking ligt bij de dienst Metrologie van de FOD Economie.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik dank de minister voor zijn eerlijk antwoord. Dit soort vergrijp heeft soms ernstige gevolgen voor de overtreeders. Ik dring erop aan dat de minister met zijn collega van Economie zou bekijken of de in Nederland gebruikte curvometer hier ingevoerd kan worden.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet d'une circulaire ministérielle permettant l'abaissement du véhicule" (n° 1985)

06.01 Joseph Arens (cdH): Une circulaire ministérielle permet l'abaissement des véhicules automobiles jusqu'à 11 centimètres du sol.

Pourquoi avoir recours à une circulaire ministérielle? Les services de police sont-ils informés? Quand la mesure sera-t-elle d'application? Est-elle compatible avec les projets d'infrastructure comme les casse-vitesse? Qu'en est-il de la sécurité du véhicule?

06.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Une circulaire ministérielle a été signée parce que cette procédure est plus rapide que la modification d'un arrêté royal.

Les projets d'infrastructure comme les casse-vitesse ne sont pas un obstacle à l'abaissement du véhicule jusqu'à 11 cm. Cette possibilité ne nuit pas à la sécurité.

(*En néerlandais*) Les véhicules ne pourront être surbaissés qu'après la publication de la circulaire au *Moniteur*. Il faut d'abord résoudre les problèmes relatifs au rapport d'évaluation, mais le dossier est en cours.

Les autres problèmes que pose le tuning – vitres teintées, pneus larges, volants sport – sont à l'examen dans un groupe de travail où siègent aussi des représentants du monde du tuning. La plupart des éléments du véhicule seront approuvés sur la base de directives européennes voire d'un règlement.

Les dispositions modifiées feront l'objet, fin mai, d'un arrêté royal. L'ensemble des services compétents ont été ou seront informés de la même manière.

06.03 Joseph Arens (cdH): Vous abusez des pouvoirs qui vous sont donnés par l'article 78 de l'arrêté royal du 15 mars 1968. Ce n'est qu'à titre exceptionnel qu'un ministre peut autoriser la transformation d'un véhicule! Il n'y a pas de garantie que cette transformation ne porte pas atteinte à la sécurité. Pour moi cette circulaire est quasiment illégale!

Il ne faudrait pas non plus que les communes soient obligées d'arracher tous les ralentisseurs de vitesse!

06 Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de geplande ministeriële omzendbrief die het verlagen van voertuigen toelaat" (nr. 1985)

06.01 Joseph Arens (cdH): Een ministeriële omzendbrief zegt dat motorvoertuigen tot 11 cm boven de grond mogen worden verlaagd.

Waarom werd hiervoor naar een ministeriële omzendbrief gegrepen? Werden de politiediensten hiervan op de hoogte gebracht? Wanneer wordt die maatregel van kracht? Is die maatregel te rijmen met infrastructurele ingrepen zoals de verkeersdrempels? Hoe zit het met de veiligheid van het voertuig?

06.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Hiervoor werd een ministeriële omzendbrief geschreven omdat die procedure sneller verloopt dan de wijziging van een koninklijk besluit.

Infrastructurele ingrepen zoals de verkeersdrempels vormen geen probleem voor de verlaging van het voertuig tot 11 cm boven de grond. Deze mogelijkheid om het voertuig te verlagen brengt de veiligheid niet in het gedrang.

(*Nederlands*) Voertuigen kunnen slechts worden verlaagd na publicatie van de rondzendbrief in het *Staatsblad*. Eerst moesten logistieke problemen inzake het evaluatieverslag worden opgelost, maar intussen is de brief bezorgd.

Andere problemen van tuning - getinte ruiten, banden, sportsturen - worden nu onderzocht door een werkgroep. Daarin zijn ook mensen uit de wereld van de tuning vertegenwoordigd. De meeste voertuigonderdelen worden goedgekeurd op basis van Europese richtlijnen of zelfs een verordening.

De gewijzigde bepalingen zullen eind mei worden opgenomen in het KB. Alle bevoegde diensten werden en worden op dezelfde manier op de hoogte gebracht.

06.03 Joseph Arens (cdH): U maakt misbruik van de bevoegdheden die u bij artikel 78 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 worden verleend. De minister kan immers enkel maar in uitzonderlijke gevallen de toestemming verlenen voor het ombouwen van een voertuig! Er is geen garantie dat de veiligheid niet in het gedrang komt. Voor mij is die circulaire nagenoeg onwettig!

Het mag evenmin zo zijn dat de gemeenten zouden verplicht worden om alle snelheidsremmende

inrichtingen te verwijderen!

06.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai rien à ajouter à ce qui a déjà été dit en commission à cet égard. La sécurité routière est absolument garantie. Il est absurde de vouloir contraindre les adeptes du tuning à opter pour l'illégalité.

06.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb niets toe te voegen aan wat eerder in deze commissie werd besproken over dit onderwerp. De verkeersveiligheid is absoluut gewaarborgd. Het heeft geen zin om tuning in de illegaliteit te duwen.

06.05 Joseph Arens (cdH): Je voudrais que le ministre m'assure que les communes ne courent pas le risque de devoir arracher leurs casse-vitesse, parce qu'une circulaire autorisant l'abaissement a été prise en période électorale. Restons sérieux!

06.05 Joseph Arens (cdH): Ik wens dat de minister bevestigt dat de gemeenten niet het gevaar lopen dat ze hun verkeersdrempels moeten uitbreken. Vlak voor de verkiezingen wordt er immers een omzendbrief genomen die de verlaging toestaat. Laten we ernstig blijven!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les handicapés" (n° 1999)

07 Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten" (nr. 1999)

07.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Il y a trois mois, j'ai déjà posé une question sur les effets non souhaités de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 en ce qui concerne l'utilisation des remorques pour vélo. A l'époque, le ministre a promis qu'il allait demander conseil et nous tenir au courant. Quel est l'état d'avancement du dossier?

07.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Drie maanden geleden stelde ik al een vraag over de ongewenste effecten van het KB van 18 december 2002 inzake het gebruik van fietskarren. De minister beloofde toen dat hij advies zou inwinnen en ons op de hoogte houden. Wat is de stand van zaken?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): La Commission fédérale de sécurité routière n'a pas encore formulé d'avis en la matière. A la suite d'une question écrite de M. Schalck, il est cependant apparu qu'il convenait de demander l'avis préalable de la Direction Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports. Je soumettrai la question aux participants de la prochaine réunion de la Direction et je répondrai ultérieurement à Mme Van der Auwera.

07.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Er is nog geen advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Na een schriftelijke vraag van de heer Schalck bleek immers dat voorafgaand advies moet worden ingewonnen bij de Directie Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op de volgende vergadering van die Directie leg ik de vraag voor. Daarna licht ik mevrouw Van der Auwera in.

07.03 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Il est regrettable qu'une intervention simple nécessite autant de paperasseries administratives. Les personnes concernées attendent une réglementation depuis longtemps.

07.03 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Het is jammer dat een simpele ingreep zoveel administratieve rompslomp vereist. De betrokkenen wachten al lang op een regeling.

07.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je plaide également pour la simplification administrative mais je ne puis agir dans l'illégalité.

07.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ook ik ben een voorstander van administratieve vereenvoudiging, maar ik mag niet in de illegaliteit opereren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Président: Liesbeth Van der Auwera.

Voorzitter: Liesbeth Van der Auwera;

08 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le non-respect des consignes de sécurité par les compagnies aériennes à l'aéroport d'Ostende" (n° 1950)

(La réponse sera fournie par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)

08.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Des rumeurs circulent depuis belle lurette au sujet des graves risques pris par les compagnies aériennes desservant l'aéroport d'Ostende.

Peu après le dernier réveillon de la St-Sylvestre, un appareil de la compagnie Flash Airlines s'est écrasé en Egypte. Il est apparu que les avions de cette compagnie n'étaient pas en règle. Flash Airlines et sa compagnie sœur Air Memphis desservent également Ostende. En Suisse, de très nombreux griefs avaient déjà été formulés en 2000 en ce qui concerne la sécurité des appareils utilisés.

Air Memphis dispose d'un bureau à Ostende, mais n'apparaît pas dans le registre de commerce d'Ostende. L'Organisation de l'aviation civile internationale a attribué un code aérien à la compagnie, mais celle-ci vole la plupart du temps avec des codes aériens non agréés. Un de ces appareils a dû effectuer un atterrissage d'urgence à Ostende et un autre appareil s'est écrasé l'année dernière au Kenya. Depuis le 23 octobre 2003, Air Memphis assure quotidiennement une liaison vers Ostende avec un Boeing 707 mis en service il y a 30 ans et qui survole des centres commerciaux.

Il me revient que le contrôle des appareils s'effectue difficilement faute de directives européennes en la matière. De nombreux groupes de pression sont actuellement à l'œuvre, mais dans l'intervalle, nous courrons des risques importants.

Quel est le point de vue du ministre en ce qui concerne cette question de sécurité ?

08.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je connais moi aussi la réputation de l'aéroport d'Ostende. Les faits relativisent toutefois cette image. Je me fonde sur des chiffres des rapports SAFA de la DGTA.

Les quatre aéroports internationaux que compte notre pays sont contrôlés sur la base du nombre de vols qu'ils enregistrent. Ostende représente 10 pour

08 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het niet-naleven van de veiligheidsvoorschriften door luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven van Oostende" (nr. 1950)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)

08.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Er doen reeds lang geruchten de ronde over de ernstige risico's die vliegtuigmaatschappijen nemen die gebruikmaken van de Oostendse luchthaven.

Rond de jaarwisseling was er in Egypte een zwaar ongeval met een toestel van Flash Airlines. De maatschappij bleek te vliegen met toestellen die niet in orde waren. Flash Airlines en haar zustermaatschappij Air Memphis doen ook Oostende aan. In Zwitserland werden in 2000 al heel wat bezwaren geuit inzake de veiligheid van de gebruikte toestellen.

Air Memphis beschikt in Oostende over een kantoor, maar komt niet voor in het handelsregister van Oostende. De maatschappij heeft een vluchtnummercode van de internationale burgerluchtvaartmaatschappij, maar vliegt meestal met niet erkende vluchtcodes. Een van haar toestellen moest een buiklanding maken in Oostende en een ander vliegtuig stortte vorig jaar neer in Kenia. Sinds 23 oktober 2003 komt Air Memphis dagelijks met een dertig jaar oude Boeing 707 naar Oostende en vliegt dan over winkelcentra.

De controle van vliegtuigen zou naar verluidt moeizaam verlopen omdat Europese richtlijnen uitblijven. Er is wel allerlei lobbywerk aan de gang, maar intussen lopen wij ernstige risico's.

Hoe staat de minister tegenover deze veiligheidsproblematiek?

08.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De reputatie van de luchthaven van Oostende is ook mij bekend. De feiten relativieren dit beeld echter. Ik baseer mij op cijfers van de SAFA-rapporten van DGLV.

De vier internationale luchthavens in ons land worden gecontroleerd in verhouding tot het aantal

cent des vols et a fait l'objet de 14 pour cent des inspections.

Les observations formulées à la suite d'une inspection sont réparties en trois catégories. Celles de la catégorie trois sont les plus graves. Elles sont les plus lourdes de conséquences en termes de sécurité et autorisent les inspecteurs à imposer des mesures sévères. Dans le cadre de la catégorie deux, l'inspecteur notifie l'anomalie aux autorités du pays dans lequel l'avion est inscrit ainsi qu'à l'exploitant. Pour la catégorie un, l'inspecteur fait rapport au commandant de bord.

Il ressort des chiffres de 2002 et de 2003 que l'aéroport d'Ostende est utilisé par des avions qui, sur le plan de la catégorie trois, ne sont pas moins sûrs que les avions qui décollent à partir d'autres aéroports. En ce qui concerne la catégorie deux, Ostende a enregistré en 2003 de bien plus mauvais résultats que les autres aéroports, bien que ce ne fut pas le cas en 2002. Aucune explication ne permet de clarifier ce résultat.

Les contrôles seront encore renforcés cette année. J'espère qu'une législation européenne sévère verra le jour mais si tel ne devait pas être le cas, je prendrai unilatéralement les mesures les plus strictes possibles. J'espère que vous déduirez de ma réponse que nous prenons les contrôles très au sérieux, même dans les aéroports de moindre envergure.

08.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Je soutiens le projet du ministre d'imposer la mesure la plus sévère si une réglementation européenne n'est pas adoptée bientôt. Je me réjouis que les chiffres relativisent la mauvaise réputation d'Ostende. Je rejoins aussi le ministre quand il dit que les dispositions relatives aux infractions de deuxième catégorie sont perfectibles.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 17.53 heures.

vluchten dat er plaatsvindt. Oostende is goed voor 10 percent van de vluchten en kreeg 14 percent van het aantal inspecties te verwerken.

De bemerkingen die naar aanleiding van een inspectie worden gegeven, zijn verdeeld in drie categorieën. Opmerkingen van categorie drie zijn het zwaarst. Ze hebben de grootste invloed op de veiligheid en laten de inspecteur toe zware maatregelen op te leggen. Bij categorie twee meldt de inspecteur de anomalie bij de overheid van het land waar het vliegtuig is ingeschreven en bij de exploitant. In geval van opmerkingen van categorie één rapporteert de inspecteur dit aan de gezagvoerder.

Uit de cijfers voor 2002 en 2003 blijkt dat de luchthaven van Oostende wordt gebruikt door vliegtuigen die op het vlak van categorie drie niet minder veilig zijn dan de vliegtuigen die op de andere luchthavens opstijgen. Voor categorie twee scoort Oostende in 2003 wel beduidend slechter dan de andere luchthavens, hoewel dit in 2002 niet het geval was. Daar is geen verklaring voor te vinden.

De controles zullen dit jaar nog strenger worden. Ik hoop op een eensluidende Europese wetgeving, maar als die er niet komt, neem ik unilateraal de strengst mogelijke maatregelen. Ik hoop dat uit mijn antwoord blijkt dat we de controles zeer ernstig nemen, ook op kleinere luchthavens.

08.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik sta achter de intentie van de minister om de strengste maatregel op te leggen wanneer er geen Europese regelgeving volgt. Ik ben blij dat de slechte reputatie van Oostende door de cijfers wordt gerelativeerd. Ik ben het ook eens met de minister wanneer hij zegt dat er verbetering moet komen op het vlak van de inbreuken van categorie twee.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.53 uur.