

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 juni 2000

WETSVOORSTEL

**tot oprichting van een nationaal centrum
voor verkeersslachtoffers en hun familie**

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 juin 2000

PROPOSITION DE LOI

**créant un centre national pour les victimes
d'accidents de la circulation et leur famille**

(déposée par M. Jos Ansoms)

SAMENVATTING

De problemen van de verkeersslachtoffers en hun familie worden onderschat, aldus de indiener. Hij stelt dat de samenleving haar verantwoordelijkheid moet opnemen. Dit wetsvoorstel bepaalt dat een nationaal centrum voor verkeersslachtoffers en hun familie wordt opgericht. Het zal onder meer wetenschappelijk onderzoek organiseren inzake de leefsituatie en de problemen van de verkeersslachtoffers en hun familie, adviezen verlenen ter zake en de bevolking sensibiliseren voor de problematiek. Voorts regelt dit wetsvoorstel de samenstelling van het centrum. Het zou gefinancierd worden door een fonds voor verkeersslachtoffers, dat onder meer gestijfd zou worden door de opbrengst van opcentiemen op boetes die geheven worden ingeval van inbreuken op diverse wetten inzake het wegverkeer.

RÉSUMÉ

L'auteur estime que l'on sous-estime les problèmes que connaissent les victimes d'accidents de la circulation et leur famille. Il considère que la société doit assumer ses responsabilités. La présente proposition de loi vise à créer un centre national pour les victimes d'accidents de la circulation et leur famille, qui organisera notamment des études scientifiques concernant les conditions de vie et les problèmes des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille, donnera des avis en la matière et sensibilisera la population à cette problématique. La présente proposition de loi vise également à régler la composition de ce centre. Celui-ci serait financé par un fonds pour les victimes d'accidents de la circulation, qui serait notamment alimenté par le produit de centimes additionnels perçus sur les amendes infligées en cas d'infraction aux diverses lois relatives à la circulation routière.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)	HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	: Beknopt Verslag	CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Plenum	PLEN	: Séance plénière
COM	: Commissievergadering	COM	: Réunion de commission

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

TOELICHTING.

DAMES EN HEREN,

Zelfs het meest performante verkeersveiligheidsbeleid zal nooit kunnen voorkomen dat slachtoffers vallen in het verkeer. Een waarachtig verkeersbeleid bekommert zich dus niet alleen om de ongevallenpreventie, maar ook om de nazorg voor de slachtoffers en hun familie. Daar is ook alle reden toe; het jaarlijks aantal doden en zwaargewonden in het verkeer is telkens weer een veelvoud van doden en zwaargewonden ten gevolge van alle (andere) vormen van criminaliteit samen.

Vanzelfsprekend is het niet onze bedoeling de inspanningen die onze samenleving voor de verkeersslachtoffers reeds doet, te minimaliseren (medische opvang, verzekeringssysteem, e.d.). Toch wordt de problematiek van de slachtoffers en hun familie onderschat. Wat we ervan zien is vermoedelijk alleen het topje van de ijsberg: veruit het grootste gedeelte van de problematiek blijft onder de waterlijn. Het is b.v. kenschetsend dat niemand in ons land ons kan zeggen hoeveel definitief gehandicapten het verkeer jaarlijks veroorzaakt¹, waar en hoe zij opgevangen worden, wat de specifieke ervaringen zijn met het justitiële apparaat, de verzekeringsmiddelen en de medische wereld² en wat de concrete gevolgen zijn voor henzelf (rouw en verlies aan levenskwaliteit en het omgaan daarmee, de financiële en organisatorische gevolgen voor het familieleven, enz.). Daarover kunnen we enkel iets vernemen uit een Europees onderzoek van de Europese Fe-

(1) De organisatie *Veilig Verkeer Nederland* raamt het jaarlijks aantal zwaargewonden in het verkeer met een definitieve handicap op 1700, en dat aantal zou er elk jaar stijgen. Indien wij deze cijfers mogen extrapoleren naar de situatie in ons land, zou het in ons land gaan om ongeveer 2000 verkeersgehandicapten per jaar.

(2) Beschamend voor het justitiële apparaat was de formulering van een considerans in een vonnis van het Hof van Beroep te Brussel op 2 november 1993, in een zaak van een dronken vrouwelijke bestuurder die een jongen had doodgereden: «*Overwegende bovendien dat normalerwijze het slachtoffer nog gedurende een aantal jaren zou geleefd hebben op kosten van zijn ouders (studies) zodat rekening dient gehouden met de besparingen die het overlijden heeft meegebracht*». Deze formulering is wel typerend voor de banalisering van de drama's bij het justitiële apparaat waarmee slachtoffers en hun familie geconfronteerd kunnen worden. Wij vernemen in alle geval links en rechts klachten van slachtoffers en hun naast- of nabestaanden over allerlei uitingen van een gebrek aan elementair respect van de gerechtelijke wereld voor de problemen waarmee zij geconfronteerd worden. Ook de contacten van de verzekeringswereld met de getroffen en de schade-regeling zijn voor veel verbetering vatbaar.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Même la politique de sécurité routière la plus performante ne permettra pas d'éviter que la route fasse des victimes. Une politique de circulation digne de ce nom sera donc non seulement axée sur la prévention des accidents, mais également sur l'aide aux victimes et à leur famille. Cette aide se justifie d'ailleurs pleinement : le nombre de personnes tuées ou gravement blessées chaque année dans la circulation est nettement supérieur au nombre de tués ou de blessés graves provoqués par toutes les (autres) formes de criminalité confondues.

Il va de soi que nous ne voulons pas minimaliser les efforts que déploie déjà la collectivité en faveur des victimes d'accidents de la route (prise en charge médicale, système d'assurance, etc.). On sous-estime toutefois les problèmes des victimes et de leur famille. Nous n'en percevons vraisemblablement que la partie émergée de l'iceberg : la plupart des problèmes nous échappent. Il est caractéristique, par exemple, que personne en Belgique ne soit en mesure de donner le nombre exact de personnes qui souffrent d'un handicap définitif consécutif à un accident de la circulation¹, où et comment elles sont prises en charge, quels sont leurs contacts spécifiques avec l'appareil judiciaire, les assureurs et le milieu médical² et quelles sont les conséquences concrètes pour elles-mêmes (deuil et perte de qualité de vie et la manière d'y faire face, les conséquences sur le plan financier et en matière d'organisation de la vie familiale, etc.). Ces sujets ont uniquement été abor-

(1) L'organisation *Veilig Verkeer Nederland* estime à 1700 le nombre de blessés graves qui gardent un handicap définitif consécutif à un accident de la circulation et ce nombre augmenterait chaque année. En procédant par extrapolation, il y aurait en Belgique quelque 2000 personnes handicapées à la suite d'un accident de la circulation.

(2) La formulation d'un considérant dans un jugement rendu le 2 novembre 1993 par la cour d'appel de Bruxelles dans une affaire impliquant une conductrice en état d'ivresse qui avait tué un jeune garçon, fait honte à la justice : «*Considérant en outre que, normalement, la victime aurait encore vécu un certain nombre d'années aux frais de ses parents (études), si bien qu'il faut tenir compte de l'économie qui a résulté de sa mort*». Cette formulation est typique de la manière dont l'appareil judiciaire banalise les drames auxquels peuvent être confrontées les victimes et leurs familles. Nous avons entendu en tout cas plusieurs fois des victimes et leurs proches ou membres de leurs familles se plaindre de diverses manifestations d'un manque de respect le plus élémentaire de la part du monde judiciaire à l'égard des problèmes auxquels elles étaient confrontées. Les contacts des assureurs avec les victimes et le règlement de l'indemnisation laissent également beaucoup à désirer.

deratie van Verkeersslachtoffers, uitgevoerd in samenwerking met de Europese Commissie³.

Men kan niet anders dan vaststellen dat de samenleving veel minder solidair is met de verkeersslachtoffers dan b.v. met personen die het slachtoffer werden van (andere) geweldsdelicten. Het is moeilijk voorstelbaar dat er b.v. ooit een witte mars zou georganiseerd worden uit solidariteit met doodgereden kinderen. Enkele jaren geleden werd er (terecht) een Fonds voor slachtofferhulp opgericht in het kader van justitie, maar verkeersslachtoffers komen daarvoor nauwelijks of niet in aanmerking terwijl de inkomsten van het fonds wel gegenereerd worden uit de opbrengst uit allerlei boeten, die in werkelijkheid voor meer dan 90 % verkeersboeten zijn. Het zogenaamde «boetefonds» dat de veiligheidscontracten met de grote steden moet financieren wordt gestijfd met verkeersboeten, maar de initiatieven inzake verkeersveiligheid die daarmee gefinancierd worden zijn marginaal. Ook de politiehervorming wordt volkomen beheerst door de maatschappelijke trauma's ten gevolge van de spectaculaire criminaliteit van de laatste jaren; een efficiënte verkeershandhaving was (en is helaas nog altijd) de allerlaatste zorg van deze hervorming. De veiligheidsmonitoring van het departement Binnenlandse Zaken kan perfect vertellen hoeveel vaststellingen van carjacking of handtassenroof er jaarlijks gedaan worden, maar blijft b.v. het antwoord op de vraag schuldig hoeveel vaststellingen de politie doet van verboden explosieve transporten die dagelijks door de rampgevoelige Kennedytunnel in Antwerpen denderen. Ook de mediawereld is bij voorkeur geïnteresseerd in de spektakelstukken van de verkeersonveiligheid. We zouden zo nog wel even kunnen doorgaan.

Deze permanente banalisering van de verkeersveiligheids- en verkeersslachtofferproblematiek moet sociaal-psychologisch verklaard worden. De belangrijkste oorzaak is het massale en alomverspreide karakter van de verkeerscriminaliteit die nauwelijks als criminaliteit wordt ervaren. Zeer weinigen vinden hun eigen risicogedrag in het verkeer gevaarlijk, ook niet in zijn agressieve verschijningsvormen. Anderzijds is de verkeersonveiligheid voor een te groot aantal mensen – ook in het beleid – een soort fataliteit, die nu eenmaal samenhangt met het verkeer zelf. Het gevolg is dan

(3) Zie *Impact of road death and injury. Research into the principal causes of the decline in quality of life & living standard suffered by road crash victims and victim families. Proposals for improvements. Study undertaken in collaboration with the European Commission, Genève, January 1997.*

dés dans une étude européenne de la Fédération européenne des accidentés de la route, réalisée en collaboration avec la Commission européenne³.

Force est de constater que la société est nettement moins solidaire avec les victimes d'accidents de la route que, par exemple, avec les victimes de (d'autres) délits violents. On a du mal à imaginer qu'une marche blanche puisse être organisée un jour, par exemple, par solidarité avec les enfants tués sur la route. Un fonds d'aide aux victimes a été créé (à juste titre) il y a quelques années dans le cadre de la justice, mais les victimes d'accidents de la route n'en bénéficient pas ou guère, alors que les recettes du fonds proviennent du produit de toutes sortes d'amendes, constituées en réalité à 90% de contraventions. Le « fonds des amendes » destiné à financer les contrats de sécurité conclu avec les grandes villes est alimenté par des contraventions, mais les initiatives financées par ce biais au profit de la sécurité routière sont marginales. La réforme des polices est, elle aussi, complètement dominée par les traumatismes sociaux consécutifs à la criminalité spectaculaire observée ces dernières années; une gestion efficace de la sécurité routière figurait (et figure malheureusement toujours) au dernier rang des préoccupations retenues dans le cadre de cette réforme. Le *monitoring* de sécurité du ministère de l'Intérieur indique le nombre exact de constats dressés chaque année à la suite de *carjackings* et de vols de sac à main, mais ne peut donner aucune indication quant au nombre de constats dressés par la police au sujet des transports d'explosifs interdits qui s'engouffrent quotidiennement dans le tunnel Kennedy à Anvers, où un accident pourrait pourtant se transformer en véritable catastrophe. Quant aux médias, ils s'intéressent avant tout aux aspects les plus spectaculaires de l'insécurité routière. Et l'on pourrait citer encore beaucoup d'autres exemples.

Cette banalisation constante de la problématique de la sécurité routière et des victimes de la circulation doit avoir des causes psychosociales. La principale d'entre elles réside dans l'omniprésence de la criminalité routière, qui n'est guère perçue comme une forme de criminalité. Rares sont ceux qui jugent dangereux leur comportement à risque dans la circulation, même lorsque celui-ci prend des formes agressives. D'autre part, l'insécurité routière est, aux yeux d'un nombre trop élevé de personnes – y compris de responsables politiques –, une sorte de fatalité inhérente à la circulation. Il en

(3) Voir *Impact of road death and injury. Research into the principal causes of the decline in quality of life & living standard suffered by road crash victims and victim families. Proposals for improvements. Study undertaken in collaboration with the European Commission, Genève, January 1997.*

ook dat maar zeer weinigen echt oog hebben voor de menselijke drama's, het verborgen verdriet en de dagdagelijkse werkelijkheid van de getroffen en, ver van de camera's. Dat b.v. sommige ouders van verongelukte kinderen verder als gebroken mensen door het leven gaan, daarvan is men zich nauwelijks bewust.

Het wordt hoog tijd dat daaraan een einde komt en de samenleving, collectief en individueel, haar verantwoordelijkheid opneemt voor de gevolgen van de verkeersonveiligheid, o.m. via een aanpak die de gevolgen ervan voor de getroffen zoveel mogelijk humaniseert. Voorliggend wetsvoorstel wil daartoe bijdragen.

Centraal in het beleid inzake de nazorg staat voor ons de oprichting van een nationaal centrum voor verkeersslachtoffers en hun familie. Uitgaande van diepgaand wetenschappelijk onderzoek zal zo'n centrum de overheid kunnen adviseren over de te nemen beleidsmaatregelen, die zich opdringen voor de humanisering van het lot van de verkeersslachtoffers en hun families (b.v. verzekeringswetgeving, humanisering van justitieel apparaat, adequate benadering van de invaliditeitsproblematiek etc.) Tevens zal de sensibilisering van de bevolking voor deze problematiek het maatschappelijk draagvlak voor een doortastend verkeersveiligheidsbeleid nog versterken, ook daar waar het gaat over maatregelen die gevolgen hebben voor de belastingbetaler of andere «onpopulaire» maatregelen in de sfeer van de handhaving. Een andere taak lijkt ons te zijn dat het centrum de vrijheid krijgt om allerlei acties te ondernemen ter verbetering van het dagelijkse lot van de getroffen (informatie over allerlei voorzieningen, juridisch advies e.d.).

In dit voorstel opteren wij voor een structuur die enerzijds dicht genoeg staat bij de overheid, maar die anderzijds ook qua statuut, werking, personeelsstatuut, beheer enz. een grote mate van zelfstandigheid impliceert en een dynamische werking in de hand werkt i.p.v. te lijden onder de logheid en de traagheid van administratieve mallemolens.

In de raad van bestuur worden naast de representatieve organisaties voor de slachtoffers in het algemeen en de verkeersslachtoffers in het bijzonder ook de instanties opgenomen die vanuit hun dagelijkse werking een inbreng en verantwoordelijkheid hebben t.o.v. verkeersslachtoffers. We denken hierbij b.v. aan de verzekeringswereld, het justitieel apparaat, de medische wereld, de politie, de mutualiteiten, de bevoegde minister van verkeerswezen, het Nationaal Instituut voor de

résulte que très peu de personnes se soucient vraiment des drames humains, de la douleur intérieure et de la réalité quotidienne des victimes, vécue loin des caméras. Le fait, par exemple, que certains parents d'enfants accidentés soient brisés pour le reste de leur existence ne retient pratiquement pas l'attention.

Il est grand temps que l'on remédie à cette situation et que la société prenne ses responsabilités pour que les conséquences de l'insécurité routière soient assumées tant au niveau collectif qu'au niveau individuel, notamment en prenant des mesures qui humanisent autant que possible ces conséquences pour les victimes. La présente proposition de loi entend contribuer à la réalisation de cet objectif.

L'élément essentiel d'une politique d'accompagnement des victimes est, à nos yeux, la création d'un centre national pour les victimes de la circulation et leurs familles. Ce centre sera chargé, sur la base d'études scientifiques approfondies, de conseiller aux autorités les mesures politiques qui s'imposent pour humaniser le sort des victimes de la circulation et leurs familles (par exemple, en ce qui concerne la législation en matière d'assurance, l'humanisation de l'appareil judiciaire et le traitement adéquat de la problématique de l'invalidité). En outre, la sensibilisation de la population à cette problématique renforcera encore le consensus social en faveur d'une politique de sécurité routière énergique, y compris lorsqu'elle impliquera des mesures qui auront des répercussions sur le portefeuille du contribuable ou d'autres mesures «impopulaires» destinées à assurer le respect des règles.

Nous estimons que le centre pourrait également être habilité à prendre toutes sortes d'actions visant à améliorer le quotidien des victimes (informations sur toutes sortes d'équipements, avis juridiques, etc.).

La présente proposition de loi vise à mettre sur pied une structure qui soit suffisamment proche des pouvoirs publics, mais qui jouisse également d'une grande indépendance en ce qui concerne son statut, son fonctionnement, le statut de son personnel, sa gestion, etc., favorise un fonctionnement dynamique et n'ait pas à pâtir de la lourdeur et de la lenteur de l'administration.

Le conseil d'administration comprendra non seulement les organisations représentatives des victimes en général et des victimes d'accidents de la circulation en particulier, mais également les instances qui, dans leur fonctionnement quotidien, ont un rôle et des responsabilités vis-à-vis des victimes d'accidents de la circulation. Nous songeons à cet égard, par exemple, au secteur des assurances, à l'appareil judiciaire, au monde médical, à la police, aux mutualités, au ministre compé-

Statistiek en de wegbeheerders.

Om de situatie van de verkeersslachtoffers en hun families permanent te kunnen onderzoeken krijgt het Centrum – binnen de perken van de geldende regels betreffende de eerbied voor de persoonlijke levenssfeer, het geheim van het onderzoek en van allerlei vormen van beroepsgeheim – toegang tot alle gegevens die relevant zijn voor het onderzoek.

Het Centrum wordt gefinancierd door het heffen van opcentiemen op alle ontvangsten van boetes die te maken hebben met overtredingen die rechtstreeks of onrechtstreeks te maken hebben met het wegverkeer in het algemeen en de verkeersveiligheid in het bijzonder, namelijk :

1° de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten ervan;

2° de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor het vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, alsmede van de uitvoeringsbesluiten van deze wet;

3° de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Tien opcentiemen op de verkeersboeten zouden leiden tot een startbedrag van 250 miljoen frank. Aan de Koning wordt evenwel de bevoegdheid verleend om deze opcentiemen desgewenst te verhogen. Op deze wijze kan verder ingespeeld worden op de financiële behoeften van het Centrum zonder dat daarvoor de wet wordt gewijzigd.

Deze werkwijze maakt dat de boetes gedeeltelijk ook een restitutie aan de slachtoffers inhouden. Immers: het risicogedrag van de weggebruikers confronteert de getroffen personen telkens weer met de traumatiserende oorzaken van hun leefsituatie, en dat kan voor de betrokkenen pijnlijk zijn.

Jos Ansoms (CVP)

tent pour les communications, à l'Institut national de statistique et aux gestionnaires de la route.

Afin de pouvoir étudier en permanence la situation des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille, le Centre aura accès – dans les limites des règles régissant le respect de la vie privée, le secret de l'instruction et diverses formes de secret professionnel – à toutes les données présentant un intérêt pour l'étude.

Le Centre sera financé par la perception de centimes additionnels sur toutes les recettes générées par les amendes afférentes à des infractions concernant directement ou indirectement la circulation routière en général et la sécurité routière en particulier, c'est-à-dire des infractions aux lois suivantes :

1° la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière et ses arrêtés d'exécution;

2° la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, ainsi que les arrêtés d'exécution de cette loi ;

3° la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et ses arrêtés d'exécution ;

La perception de dix centimes additionnels sur les amendes pour infraction au Code de la route générerait des recettes initiales d'un montant de 250 millions de francs. Le Roi est cependant habilité à majorer au besoin ces centimes additionnels, de manière à ce que l'on puisse continuer à répondre aux besoins financiers du Centre sans pour autant modifier la loi proposée.

Cette formule implique que le produit des amendes sera en partie restitué aux victimes. Les comportements à risque des usagers de la route évoquent en effet chaque fois, pour les victimes, les faits qui sont à l'origine des traumatismes dont ils souffrent, une expérience qui peut s'avérer douloureuse pour les intéressés.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

§ 1. Er wordt een Nationaal Centrum voor Verkeersslachtoffers en hun Familie (NCVF) opgericht, hierna het centrum genoemd.

Het centrum heeft rechtspersoonlijkheid.

§ 2. Het centrum heeft als opdrachten:

1° de coördinatie, het stimuleren en het organiseren van wetenschappelijk onderzoek naar de leefsituatie en de problemen van de verkeersslachtoffers en hun families;

2° op eigen initiatief of op vraag van de regering, advies verlenen aan de regering en het parlement betreffende de te nemen maatregelen tot verbetering van de leefsituatie van de verkeersslachtoffers en hun families;

3° het sensibiliseren van de bevolking betreffende de leefsituatie en de problemen van de verkeersslachtoffers en hun familie;

4° elke andere opdracht die betrekking heeft op de verkeersslachtoffers en hun familie, die het nuttig acht, o.m. inzake opvang.

Art. 3

§ 1 De leden van de algemene vergadering van het centrum worden aangewezen door de Koning. De algemene vergadering is als volgt samengesteld:

1° twee vertegenwoordigers van organisaties van verkeersslachtoffers en hun familie;

2° twee vertegenwoordigers van organisaties voor slachtofferhulp in het algemeen;

3° twee vertegenwoordigers van de representatieve gezinsorganisaties;

4° twee vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen;

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

§ 1^{er}. Il est créé un Centre national pour les victimes d'accidents de la circulation et leur famille (CNVF), dénommé ci-après « le Centre ».

Le Centre possède la personnalité juridique.

§ 2. Les missions du Centre sont les suivantes :

1° coordonner, stimuler et organiser la recherche scientifique consacrée à la situation et aux problèmes des victimes d'accidents de la route et de leurs familles ;

2° donner, d'initiative ou à la demande du gouvernement, des avis au gouvernement et au parlement concernant les mesures à prendre en vue d'améliorer la situation des victimes d'accidents de la circulation et de leurs familles ;

3° sensibiliser la population à la situation et aux problèmes des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille ;

4° remplir toute autre mission qu'il juge utile concernant les victimes d'accidents de la circulation et leurs familles, notamment en matière d'accueil.

Art. 3

§ 1^{er}. Les membres de l'assemblée générale du centre sont nommés par le Roi. L'assemblée générale est composée comme suit :

1° deux représentants d'organisations de victimes d'accidents de la route et de leurs familles ;

2° deux représentants d'organisations d'aide aux victimes en général ;

3° deux représentants d'organisations représentatives qui défendent les intérêts des familles ;

4° deux représentants des entreprises d'assurances ;

5° vier vertegenwoordigers van de ziekenfondsen;

6° twee vertegenwoordigers van de representatieve welzijnsorganisaties.

7° vier vertegenwoordigers van de universitaire ziekenhuizen;

8° twee vertegenwoordigers van het Rood Kruis en van de hulpdiensten;

9° twee vertegenwoordigers van de politie;

10° een vertegenwoordiger van het ministerie van Justitie en van het ministerie van Verkeerswezen;

11° vijf vertegenwoordigers van de wegbeheerders, waarvan één van de provincies en één van de gemeenten;

12° de gedelegeerd-bestuurder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid;

13° de leidende ambtenaar van het Nationaal Instituut voor de Statistiek.

§ 2. De voorzitter desgevallend uitgezonderd, telt de algemene vergadering evenveel Nederlandstalige als Franstalige leden, waaronder desgevallend een Duitsstalige vertegenwoordiger.

§ 3. De algemene vergadering is bevoegd voor:

1° de samenstelling van de raad van bestuur, de verkiezing van de voorzitter en de benoeming van de gedelegeerd-bestuurder;

2° de goedkeuring van het huishoudelijk reglement, van het personeelsstatuut, van de jaarlijkse beleidsnota's, de begrotingen, de jaarverslagen, de jaarrekeningen, de adviezen aan de regering en het parlement en van de opdrachten bedoeld in artikel 2, § 2, 4°;

3° het aanvaarden of verwerpen van de in artikel 8, §2, 2° bedoelde giften en legaten.

§ 4. De algemene vergadering wordt minstens tweemaal per jaar bijeengeroepen door de raad van bestuur.

Ze komt tevens bijeen indien minstens één derde van de leden hierom verzoekt of indien een advies wordt gegeven zoals bedoeld in artikel 2, § 2, 2°.

5° quatre représentants des mutualités ;

6° deux représentants d'organisations représentatives du secteur de l'aide sociale ;

7° quatre représentants des hôpitaux universitaires ;

8° deux représentants de la Croix-Rouge et des services d'aide d'urgence ;

9° deux représentants de la police ;

10 un représentant du ministère de la Justice et du ministère des Communications ;

11° cinq représentants des gestionnaires de la voie publique, dont un des provinces et un des communes ;

12° l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la Sécurité routière ;

13° le fonctionnaire dirigeant de l'Institut national de Statistique.

§ 2. Le président éventuellement excepté, l'assemblée générale compte autant de membres néerlandophones que de membres francophones, ces derniers comprenant éventuellement un représentant germanophone.

§ 3. L'assemblée générale est compétente pour :

1° composer le conseil d'administration, élire le président et nommer l'administrateur délégué ;

2° approuver le règlement d'ordre intérieur, le statut du personnel, les notes de gestion annuelles, les budgets, les rapports annuels, les comptes annuels, les avis destinés au gouvernement et au parlement et les missions visées à l'article 2, § 2, 4° ;

3° accepter ou refuser les libéralités et legs visés à l'article 8, § 2, 2°.

§ 4. L'assemblée générale est convoquée au moins deux fois par an par le conseil d'administration.

Elle se réunit également si un tiers au moins des membres le demandent ou si un avis est donné conformément à l'article 2, § 2, 2°.

Art. 4

§ 1. De leden van de raad van bestuur en de voorzitter worden verkozen door de algemene vergadering onder de leden van de algemene vergadering.

De voorzitter uitgezonderd, telt de raad van bestuur evenveel Nederlandstalige als Franstalige leden.

Het mandaat heeft een duur van vier jaar en kan verlengd worden.

§ 2. De raad van bestuur is bevoegd voor alle aangelegenheden die bij deze wet niet uitdrukkelijk aan de algemene vergadering zijn voorbehouden.

Art. 5

De vergoedingen voor de leden van de algemene vergadering en voor de leden van de raad van bestuur worden vastgesteld door de Koning.

Art. 6

Onverminderd de geldende regels betreffende de eerbied voor de persoonlijke levenssfeer, het geheim van het onderzoek en het beroepsgeheim, heeft het centrum toegang tot alle gegevens die het nuttig acht in het kader van zijn opdracht tot onderzoek naar de leefsituatie en de problemen van de verkeersslachtoffers en hun familie.

Personen die de gevraagde gegevens niet meedelen, worden gestraft met gevangenisstraf van drie maanden en met geldboete van 50 tot 500 frank, of met een van deze straffen alleen.

Art. 7

Het centrum maakt jaarlijks een omstandig activiteitenverslag op, dat ook een evaluatie inhoudt van zijn bevindingen betreffende het beleid tot verbetering van de leefsituatie van de verkeersslachtoffers.

Het verslag wordt overgezonden aan de regering, de gewest- en gemeenschapsregeringen, het federale parlement en aan de raden van de gemeenschappen en de gewesten en aan alle geïnteresseerden.

De Koning regelt de financiële controle op het centrum.

Art. 4

§ 1^{er}. Les membres du conseil d'administration et le président sont élus par l'assemblée générale parmi ses membres.

Le président excepté, le conseil d'administration compte autant de membres néerlandophones que de membres francophones.

Le mandat a une durée de quatre ans et peut être renouvelé.

§ 2. Le conseil d'administration est compétent pour toutes les matières que la présente loi ne réserve pas expressément à l'assemblée générale.

Art. 5

Les rétributions des membres de l'assemblée générale et des membres du conseil d'administration sont fixées par le Roi.

Art. 6

Sans préjudice des règles en vigueur en matière de respect de la vie privée, de secret de l'instruction et de secret professionnel, le centre a accès à toutes les données qu'il juge utiles dans le cadre de sa mission d'étude des conditions de vie et des problèmes des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille.

Les personnes qui refusent de communiquer les données demandées sont punies d'un emprisonnement de trois mois et d'une amende de 50 à 500 francs, ou de l'une de ces peines seulement.

Art. 7

Le centre établit chaque année un rapport d'activité circonstancié, contenant également une évaluation de ses conclusions en ce qui concerne la politique à mettre en œuvre pour améliorer les conditions de vie des victimes d'accidents de la route.

Le rapport est transmis au gouvernement, aux gouvernements de communauté et de région, au parlement fédéral et aux conseils de communauté et de région et à toute personne intéressée.

Le Roi règle le contrôle financier exercé sur le centre.

Art. 8

§ 1. Er wordt een Fonds voor Verkeersslachtoffers opgericht, hierna «het fonds» genoemd.

§ 2. Het fonds wordt gestijfd door:

1° de opbrengst van tien opcentiemen, te heffen op de boetes die van toepassing zijn op de overtredingen van:

a) de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten van deze wet;

b) de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, en de uitvoeringsbesluiten van deze wet;

c) de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen en de uitvoeringsbesluiten van deze wet.

De Koning kan deze opcentiemen verhogen.

2° giften en legaten, voorzover zij door de algemene vergadering worden aanvaard.

§3. Het fonds financiert het centrum en wordt beheerd door de raad van bestuur.

Art. 9

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

21 april 2000

Jos Ansoms (CVP)
Marcel Hendrickx (CVP)
Jozef Van Eetvelt (CVP)

Art. 8

§ 1^{er}. Il est institué un Fonds pour les victimes d'accidents de la route, dénommé ci-après « le fonds ».

§ 2. Le fonds est alimenté :

1° par le produit de dix centimes additionnels, à prélever sur les amendes applicables en cas d'infraction :

a) aux lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière et aux arrêtés d'exécution de ladite loi ;

b) à la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et aux arrêtés d'exécution de ladite loi ;

c) à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et aux arrêtés d'exécution de ladite loi.

Le Roi peut augmenter ces centimes additionnels.

2° par les dons et legs acceptés par l'assemblée générale.

§ 3. Le fonds finance le centre et est géré par le conseil d'administration.

Art. 9

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

21 avril 2000