

- 27 / 1 - 1999 (B.Z.)

**Belgische Kamer
van volksvertegenwoordigers**

BUITENGEWONE ZITTING 1999 (*)

26 JULI 1999

WETSVOORSTEL

**tot wijziging vande wet betreffende de
politie over het wegverkeer met het
oog op de beteugeling van
asociaal en agressief
verkeersgedrag**

(Ingediend door de heer Jos Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Inleiding

Artikel 29 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer onderscheidt twee soorten van verkeersovertredingen: enerzijds de zware overtredingen die ter uitvoering van dit artikel door de Koning zijn vastgesteld in het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, en anderzijds de gewone overtredingen. Voor beide soorten werd een verschillende strafmaat vastgesteld.

De vraag is echter of deze indeling nog helemaal voldoet. Verkeer is een sociaal gebeuren, maar het gedrag van de weggebruikers is niet altijd even sociaal. Bovendien wordt de publieke opinie steeds vaker opgeschrikt door agressief verkeersgedrag. Weliswaar is agressie in het verkeer geen nieuw fenomeen. Ze is structureel verweven met het verkeersgebeuren zelf en uit zich wanneer het gedrag

(*) Eerste zitting van de 50^{ste} zittingsperiode

- 27 / 1 - 1999 (S.E.)

**Chambre des représentants
de Belgique**

SESSION EXTRAORDINAIRE 1999 (*)

26 JUILLET 1999

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les lois coordonnées
relatives à la police de la circulation
routière en vue de réprimer
les comportements asociaux
et agressifs dans la circulation**

(Déposée par M. Jos Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Introduction

L'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière distingue deux catégories d'infractions au Code de la route: d'une part les infractions graves dont la liste, établie par le Roi en exécution de l'article précité, figure dans l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général de la police sur la circulation routière, et d'autre part, les infractions ordinaires. Des peines différentes ont été prévues pour ces deux types d'infractions.

On peut toutefois se demander si cette classification donne toujours entière satisfaction. La circulation est un fait social, mais le comportement des usagers de la route n'est pas toujours très social. En outre, l'opinion publique est de plus en plus souvent effrayée par des comportements agressifs dans la circulation. Il est vrai que l'agressivité routière n'est pas un phénomène nouveau. Elle fait intrinsèquement partie du

(*) Première session de la 50^{ème} législature

van een andere weggebruiker een -al dan niet vermeende- hinder of gevaar uitmaakt of dreigt uit te maken, hetgeen als frustrerend wordt ervaren. Deze frustratie wordt nog in de hand gewerkt door het feit dat de gemotoriseerde weggebruikers van elkaar afgescheiden zijn en moeilijk met elkaar kunnen communiceren, waardoor agressie wordt opgeroepen met dikwijls een agressief antwoord van de ander als gevolg. Kortom, er ontstaat een negatieve spiraal van agressiviteit ⁽¹⁾.

Men kan echter niet ontkennen dat steeds meer weggebruikers een toenemende bron van ergernis worden voor elkaar, waardoor toch wel de indruk ontstaat dat we met een nieuwe gedragsvorm te maken hebben. Een aantal weggebruikers gedraagt zich steeds asociaal en anderen vertonen een zeer agressief verkeersgedrag. De oorzaken zijn divers. In de eerste plaats manifesteren het toenemende individualisme en de vervaging van het normbesef in onze samenleving zich ook in het verkeer. Bovendien maakt onze jachtige tijd mensen ook meer «ontvlambaar». En ten slotte moet dit alles gesitueerd worden tegen de achtergrond van een toenemende verkeersdruk, die bij de weggebruikers steeds meer sociale zin en tolerantie vereist. We mogen hierbij niet vergeten dat zelfs een zeer streng mobiliteitsbeleid niet kan verhinderen dat het autoverkeer de eerstkomende jaren nog aanzienlijk toeneemt.

Bij deze mentaliteitswijziging mag de overheid niet achterwege blijven. De vraag luidt echter hoe en in welke mate de overheid kan optreden tegen asociaal en agressief verkeersgedrag. Een verstandige overheid beperkt haar optreden nooit tot repressie van onaanvaardbaar gedrag bij haar burgers. Sensibilisering en opvoeding zijn inderdaad noodzakelijk. Maar in de verkeerscriminologie wordt onder tusschen algemeen aanvaard dat deze zachte vorm van gedragsbeïnvloeding nauwelijks effect ressorteert wanneer hij niet gekoppeld is aan een efficiënte handhaving van de verkeersregels ⁽²⁾. Deze handhaving bestaat uit een voldoende grote pakkans, maar ook uit een efficiënte bestraffing, dit wil zeggen een zekere, een snelle, maar ook een aangepaste bestraffing. In dat kader is een herziening van de indeling van verkeersovertredingen in categorieën wenselijk en dus moet onder meer artikel 29 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer gewijzigd worden.

⁽¹⁾ Zie R. POTE, «Specificiteit van de verkeerscriminaliteit», in *Strafrechtelijk beleid inzake verkeer*, Kluwer Editorial, 1995, blz. 71-86.

⁽²⁾ Zie M. VANSNICK, «Verwelkomingstoespraak», in *Strafrechtelijk beleid inzake verkeer*, blz. 4-5. Zie ook C. WILDERVANCK, *Inleiding tot de sociale verkeerskunde*, Muiderberg, 1988.

phénomène social de la circulation et se manifeste lorsque le comportement d'un autre usager de la route constitue ou risque de constituer une nuisance ou un danger - prétendu ou non -, situation qui est ressentie comme une frustration. Cette frustration est encore accentuée par le fait que les usagers motorisés sont séparés les uns des autres et peuvent difficilement communiquer, ce qui génère une agressivité qui entraîne souvent une réponse agressive de l'autre usager. Ainsi, se crée une spirale négative d'agressivité ⁽¹⁾.

On ne peut toutefois nier que de plus en plus d'usagers de la route deviennent les uns pour les autres une source croissante d'irritation, ce qui donne l'impression que l'on se trouve en présence d'une nouvelle forme de comportement. Un certain nombre d'usagers de la route se comportent de manière de plus en plus asociale et d'autres se montrent très agressifs dans la circulation. Les causes sont diverses. En premier lieu, l'individualisme croissant et l'estompement de la perception des normes dans notre société se manifestent également dans la circulation. En outre, notre époque agitée rend également les personnes plus «inflammables». Et enfin, tout ceci doit être situé dans le contexte d'une densité de circulation croissante, qui exige de la part des usagers de la route toujours plus de sens social et de tolérance. Il ne faut, en l'occurrence, pas perdre de vue que même une politique de mobilité très stricte ne pourra empêcher une augmentation considérable de la circulation automobile au cours des prochaines années.

Les autorités ne peuvent ignorer ce changement de mentalité. On peut toutefois se demander comment et dans quelle mesure elles peuvent intervenir contre un comportement asociale et agressif dans la circulation. Une politique judicieuse ne peut jamais se limiter à la répression d'un comportement inadmissible des citoyens. La sensibilisation et l'éducation sont en effet indispensables. Mais il est aussi généralement admis en criminologie de la circulation que cette manière douce d'influencer le comportement n'est guère suivie d'effets en l'absence d'un dispositif efficace de répression des infractions aux règles de circulation ⁽²⁾. Celui-ci consiste en un risque suffisamment élevé d'être pris, mais aussi en une sanction efficace, c'est-à-dire une sanction certaine, rapide, mais aussi adaptée. Dans cette optique, il convient de revoir la répartition des infractions au Code de la route en catégories et, partant, de modifier notamment l'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière.

¹ Voir R. POTE, «Specificiteit van de verkeerscriminaliteit» in *Strafrechtelijk beleid inzake verkeer*, Kluwer Editorial, 1995, pp. 71-86.

² Voir M. VANSNICK, «Verwelkomingstoespraak» in *Strafrechtelijk beleid inzake verkeer*, p. 4-5. Voir aussi C. WILDERVANCK, *Inleiding tot de sociale verkeerskunde*, Muiderberg, 1988.

2. Asociale overtredingen

Belangenorganisaties voor zwakke weggebruikers vragen met steeds meer aandrang om bepaalde overtredingen tegenover zwakke weggebruikers op te nemen in de lijst van zware overtredingen. Vooral het parkeren van wagens op het fietspad, het zebrapad of het voetpad wordt aangeklaagd. Deze overtreding gaf zelfs reeds aanleiding tot een wetgevend initiatief in de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Wij hebben er onze twijfels over, of zulke overtredingen waaraan zwakke weggebruikers zich (overigens volkomen terecht) ergeren, thuishoren in de lijst van de zware overtredingen. Deze lijst heeft betrekking op de overtredingen die een manifeste, ernstige en rechtstreekse bedreiging inhouden voor het leven van andere weggebruikers. En het is statistisch niet echt bewezen dat overtredingen als het foutparkeren tot deze categorie gerekend moeten worden...

Toch moet de wetgever de intuïtie, die uit de pleidooien van de zwakke weggebruikers spreekt, ernstig nemen. Een aantal overtredingen kan inderdaad bijzonder asociaal genoemd worden.

Enkele voorbeelden:

– parkeren op het voetpad, het fietspad of de oversteekplaats (asociaal tegenover de zwakke weggebruikers);

– parkeren voor een garagepoort of een inrit (asociaal tegenover de bewoners);

– parkeren op plaatsen voor gehandicapten of het onrechtmatige gebruik van de parkeerkaart voor gehandicapten (asociaal tegenover deze zwakke bevolkingsgroep);

– de doorstroming belemmeren, bijvoorbeeld door het dubbelparkeren;

– de pechstrook van een autosnelweg gebruiken om de file te ontwijken, waardoor de sfeer bij de andere automobilisten verpest wordt;

– op de rijbaan fietsen, terwijl er een degelijk fietspad is;

– parkeren op stroken die voorbehouden zijn voor het openbaar stads- en streekvervoer, waardoor de doorstroming van dit openbaar vervoer belemmerd wordt;

– zodanig parkeren dat trams hun rit niet kunnen voortzetten.

2. Infractions asociales

Les organisations défendant les intérêts des usagers vulnérables insistent de plus en plus pour que certaines infractions commises vis-à-vis de ces usagers soient rangées parmi les infractions graves. Elles stigmatisent essentiellement le stationnement de véhicules sur les pistes cyclables, les passages pour piétons ou les trottoirs. Ce type d'infractions a même déjà fait l'objet d'une initiative législative à la Chambre des représentants.

Nous doutons que de telles infractions, dont les usagers vulnérables s'indignent (à juste titre du reste), aient leur place dans la liste des infractions graves. Cette liste concerne en effet les infractions qui constituent une menace manifeste, sérieuse et directe pour la vie des autres usagers de la route. Il n'est pas réellement prouvé, statistiquement, qu'il faille ranger des infractions telles que le stationnement incorrect dans cette catégorie...

Le législateur devrait cependant prendre au sérieux le plaidoyer intuitif des usagers vulnérables. Certaines des infractions prévues par le règlement général sur la police de la circulation routière procèdent en effet d'un comportement particulièrement asocial.

Citons à cet égard:

– le stationnement sur les trottoirs, les pistes cyclables ou les passages pour piétons (qui est un comportement asocial vis-à-vis des usagers vulnérables);

– le stationnement devant une porte de garage ou une entrée (qui est un comportement asocial vis-à-vis des riverains);

– le stationnement aux endroits prévus pour les handicapés ou l'utilisation illicite de la carte de stationnement destinée aux handicapés (qui est un comportement asocial vis-à-vis d'un groupe particulièrement vulnérable);

– le fait d'entraver la circulation, par exemple, en stationnant en double file;

– l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute afin d'éviter les files, ce qui irrite vivement les autres automobilistes;

– l'utilisation de la chaussée par les cyclistes, alors qu'il existe une piste cyclable en bon état.

– le stationnement sur des bandes réservées aux transports en commun urbain et régional, empêchant le passage des transports en commun;

– le stationnement empêchant le passage des trams.

Men kan niet ontkennen dat dit asociale gedrag toeneemt. En zulke overtredingen zullen, naarmate de verkeersdrukke toeneemt, ongetwijfeld nog veel vaker begaan worden. Daarom achten wij het raadzaam in artikel 29 van de wet betreffende het wegverkeer een aparte categorie van asociale overtredingen op te nemen. Dat is de eerste bedoeling van dit wetsvoorstel.

Deze overtredingen moeten zwaarder bestraft worden dan de gewone overtredingen, omdat zij -zonder tot de zware veiligheidsovertredingen gerekend te kunnen worden- bijzonder hinderlijk zijn voor andere verkeersdeelnemers. Wij stellen voor de boete voor asociale overtredingen vast te stellen op ten minste 2,5 maal het bedrag van de boete voor een gewone overtreding, gekoppeld aan een mogelijke intrekking van het rijbewijs. Ter vergelijking: de minimumboete voor een zware overtreding is 5 maal het bedrag van de boete voor een gewone overtreding.

De lijst van asociale overtredingen moet bij koninklijk besluit worden vastgesteld.

Asociaal verkeersgedrag is niet hetzelfde als verkeersagressie. Asociaal verkeersgedrag ligt echter wel nogal eens aan de basis van verkeersagressie, omdat het de sfeer tussen de verschillende weggebruikers in ongunstige zin beïnvloedt. In die zin kan een strengere aanpak van het asociale gedrag ook bijdragen tot de bestrijding van verkeersagressie.

3. Agressief verkeersgedrag

De jongste tijd wordt de publieke opinie regelmatig opgeschrikt door berichten over weggebruikers die, uit ergernis over elkaars verkeersgedrag, op een kruispunt of een parkeerplaats met elkaar op de vuist gaan. In enkele dramatische gevallen vielen bij zulke handgemenen gewonden of zelfs doden. De overheid beschikt in het strafrecht over voldoende instrumenten om zulke spectaculaire incidenten te beteugelen. Het is dan ook niet onze bedoeling onze aandacht hierop te richten.

Wij willen wel een meer adequate strafmaat voor het agressief verkeersgedrag zelf. In deze discussie staat de opzettelijkheid van het misdrijf centraal. Dat de strafmaat voor agressief verkeersgedrag niet zo adequaat is, blijkt uit de rechtspraak zelf. Onlangs werd een bestuurder die opzettelijk een kat doodreed, op grond van artikel 35 van de wet van 18 augustus 1986 veroordeeld tot een geldboete van 100.000 frank en werd zijn auto, het voorwerp dat diende tot het plegen van het misdrijf, op grond van artikel 42 van het Strafwetboek verbeurd verklaard. De straf van de bestuurder die de kat (gewild) heeft doodgereden,

On ne peut nier que ces comportements asociaux deviennent de plus en plus fréquents. Il ne fait aucun doute que ces infractions se multiplieront à mesure que le trafic augmente. C'est pourquoi il nous paraît opportun de prévoir, à l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière, une catégorie particulière d'infractions asociales. Tel est le premier objectif de la présente proposition de loi.

Ces infractions méritent d'être sanctionnées plus lourdement que les infractions ordinaires, parce que - sans pour autant pouvoir être assimilées à des infractions graves - elles sont source de nuisance pour les autres usagers. Nous proposons de fixer l'amende prévue pour les infractions asociales à au moins deux fois et demie le montant de l'amende infligée pour les infractions ordinaires et de prévoir, en outre, le retrait éventuel du permis de conduire. A titre de comparaison, l'amende minimum pour une infraction grave est égale à cinq fois le montant de l'amende prévue pour une infraction ordinaire.

La liste des infractions asociales doit être établie par arrêté royal.

Il ne faut pas confondre comportement asocial et comportement agressif. En revanche, un comportement asocial dans le trafic peut être à l'origine d'un comportement agressif, parce qu'il influe négativement sur les rapports entre les différents usagers. En luttant contre les comportements asociaux, on peut donc contribuer à réduire l'agressivité dans le trafic.

3. Agressivité routière

Ces derniers temps, l'opinion a été régulièrement ébranlée par des informations faisant état d'usagers de la route qui, exaspérés par le comportement d'autrui dans la circulation, en viennent aux mains à un carrefour ou sur un parking. Dans quelques cas dramatiques, ces échauffourées ont fait des blessés, voire des morts. Le droit pénal met suffisamment d'instruments à la disposition des pouvoirs publics pour réprimer de tels incidents spectaculaires. Il n'entre dès lors pas dans nos intentions de nous arrêter à cet aspect.

Notre but est en revanche de parvenir à une meilleure adéquation du taux de la peine applicable en cas d'agressivité routière. Dans ce débat, le caractère intentionnel de l'infraction est primordial. Il ressort de la pratique judiciaire même que le taux de la peine applicable en cas d'agressivité routière n'est guère approprié. Récemment, un automobiliste qui avait écrasé un chat intentionnellement a été condamné, aux termes de l'article 35 de la loi du 18 août 1986, à une amende de 100.000 francs et son véhicule, en l'occurrence l'objet ayant servi à commettre l'infraction, a été confisqué conformément à l'article

is bijzonder zwaar in vergelijking met de straffen die de rechtbanken uitspreken tegen snelrijders, roodlichtrijders of dronken bestuurders, zelfs nadat zij een letselongeval -soms met doden- veroorzaken.

Verkeersmisdrijven die geen materiële of lichamelijke schade aan derden veroorzaken, kunnen onopzettelijk gepleegd worden. De onopzettelijkheid kan het gevolg zijn van bijvoorbeeld een gebrekkige kennis van de verkeerswetgeving, onvoldoende rijervaring of gebrek aan aandacht. Ook de overrompeling door een niet te verwerken omgevingsinformatie kan aanleiding geven tot onopzettelijke verkeersmisdrijven. Maar de meeste van deze en andere verkeersmisdrijven worden opzettelijk gepleegd. Wie veel te snel rijdt, weet dat. Wie te veel gedronken heeft, weet dat ook. En wie het hazenpad kiest om een alcohol- of drugscontrole te ontwijken, weet dat zeker. Rode lichten en stopborden worden veel vaker opzettelijk genegeerd dan door gebrek aan aandacht. Gewaagd of verboden inhalen, voorrang stellen, rijden zonder rijbewijs en zonder verzekering zijn quasi altijd handelingen waarvan de betrokkene perfect weet dat hij daardoor een verkeersovertreding of een ander verkeersmisdrijf begaat.

De opzettelijkheid van de meeste verkeersinbreuken is te wijten aan het feit dat zij in de ogen van de dader «winst» (tijdwinst, parkeercomfort, status) opleveren ⁽³⁾, aan de wederzijdse anonimiteit waarin ze (vooral door autobestuurders) kunnen gepleegd worden ⁽⁴⁾ en aan de overtuiging van de bestuurders van motorvoertuigen dat zij, ondanks hun onwettelijk rijgedrag, de toestand onder controle hebben en ongevallen kunnen vermijden ⁽⁵⁾.

Het al dan niet opzettelijk plegen van verkeersovertredingen en andere verkeersmisdrijven beïnvloedt de strafmaat niet, indien uit de overtreding of het misdrijf geen schade voor derden voortvloeit. Wanneer de verkeersdeelnemer echter opzettelijk schade berokkent aan derden, gaat het om opzettelijke misdrijven die onder de bepalingen van het Strafwetboek vallen: opzettelijk doden en opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel (artikelen 392 tot 417) of de gewilde vernietiging, beschadiging of aanrichting van schade aan goederen of dieren (artikelen 521 tot 542).

⁽³⁾ C. WILDERVANCK, «Beïnvloeding van het snelheidsgedrag», in *Verkeerskunde*, nr. 5, 1991, blz. 21.

⁽⁴⁾ A. GODART, *L'Automobile et la Société*, C.E.P.S.A., blz. 42.

⁽⁵⁾ C. CORBETT en M. SIMON, *Unlawful Driving Behaviour*, TRL, Crowthorne, 1992, blz. 76.

42 du Code pénal. La peine infligée à l'automobiliste ayant (volontairement) écrasé le chat est particulièrement sévère, si on la compare aux peines que les tribunaux prononcent en cas d'excès de vitesse ou aux peines qu'ils infligent aux automobilistes ayant brûlé un feu rouge ou conduit en état d'ébriété, même lorsque ceux-ci ont provoqué un accident ayant causé des lésions corporelles quelquefois mortelles.

Les infractions au Code de la route n'ayant pas causé de dommages matériels ou corporels à des tiers peuvent avoir été commises involontairement. L'absence d'intentionnalité peut résulter, par exemple, d'une mauvaise connaissance du Code de la route, d'un manque d'expérience de la circulation ou d'une distraction. Le conducteur, surpris par une signalisation qu'il n'est pas en mesure d'assimiler, peut aussi commettre involontairement une infraction au Code de la route. Mais la plupart des infractions au Code de la route sont commises volontairement. L'automobiliste qui roule beaucoup trop vite en est conscient. Celui qui a trop bu est aussi conscient de son état. Et celui qui s'enfuit pour échapper à un alcootest ou à un contrôle antidrogue sait parfaitement ce qu'il fait. Les feux rouges et les panneaux enjoignant de s'arrêter sont beaucoup plus souvent ignorés volontairement que par manque d'attention. Le conducteur qui effectue un dépassement risqué ou interdit, qui vole la priorité ou qui roule sans permis de conduire et sans assurance sait presque toujours pertinemment qu'il commet une contravention ou une autre infraction au Code de la route.

Le caractère volontaire de la plupart des infractions routières est dû au fait qu'aux yeux de leur auteur, ces infractions représentent un «gain» (de temps, de confort de parking, de statut) ⁽³⁾, à l'anonymat réciproque dans lequel elles peuvent être commises (surtout en ce qui concerne les automobilistes) ⁽⁴⁾ et à la conviction des conducteurs de véhicules à moteur qu'en dépit de leur comportement illicite, ils maîtrisent la situation et peuvent éviter les accidents ⁽⁵⁾.

Le caractère volontaire des contraventions au code de la route et des autres infractions liées à la circulation routière n'a aucune incidence sur le taux de la peine si la contravention ou l'infraction n'a occasionné aucun dommage à des tiers. Si l'usager de la route cause volontairement un dommage à des tiers, il s'agit d'infractions volontaires qui relèvent des dispositions du Code pénal: homicide volontaire et lésions corporelles volontaires (articles 392 à 417) ou destruction, dégradation ou dommage volontaire à des biens ou à des animaux (articles 521 à 542).

⁽³⁾ C. WILDERVANCK, «Beïnvloeding van het snelheidsgedrag» dans *Verkeerskunde*, n° 5, 1991, p. 21.

⁽⁴⁾ A. GODART, *L'Automobile et la Société*, C.E.P.S.A., p. 42.

⁽⁵⁾ C. CORBETT et M. SIMON, *Unlawful Driving Behaviour*, TRL, Crowthorne, 1992, p. 76.

Het probleem van de inadequate strafmaat betreft dus opzettelijke verkeersovertredingen of verkeersmisdrijven zonder schade aan derden. Sommige van deze opzettelijke verkeersinbreuken zonder schade aan derden zijn zo grof dat elkeen die zich in zulke omstandigheden bevindt, weet of moet weten dat hij door zijn rijgedrag de kans op een verkeersongeval buitenmatig vergroot. Dit is onder andere het geval bij rijden in staat van dronkenschap, met 0,8 promille in het bloed of met sterk overdreven snelheid, het negeren van verkeerslichten of het verboden inhalen op gevaarlijke plaatsen. Overigens werd buiten de sfeer van de verkeersrechtspraak reeds geoordeeld dat er sprake kan zijn van opzet, ook als de veroorzaakte schade niet gewild is. Zo werd iemand die opzettelijk een schot loste in een glazen deur, veroordeeld voor het opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel aan een persoon die naast de deur stond en door de knal van het springend glas een gehoortrauma opliep, hoewel de schutter dit letsel niet had gewild ⁽⁶⁾.

Het algemeen rechtsgevoel - en zeker het rechtsgevoel van diegenen die reeds het slachtoffer werden van opzettelijk gepleegde grove verkeersinbreuken - doet de vraag rijzen of een aantal van deze verkeersinbreuken geen zwaardere strafmaat behoeven. Dat is de tweede bedoeling van dit wetsvoorstel. Naast de nieuwe categorie van de asociale verkeersovertredingen, wordt een tweede nieuwe categorie ingevoerd, de extreem zware verkeersinbreuken die enkel maar als opzettelijk beschouwd kunnen worden. Hierop wordt dan een zwaardere sanctie toegepast: een verhoging met vijftig procent van het boetebedrag voor de huidige zware overtreding, gekoppeld aan de automatische intrekking van het rijbewijs, het dwingende verval van het recht op sturen bij recidive, als ook de dwingende oplegging (indien het voertuig uitsluitend ter beschikking staat van de overtreder), de mogelijke verbeurdverklaring van het voertuig en de verplichting tot het volgen van een speciaal daartoe te organiseren cursus over veilig verkeersgedrag (een cursus die niet zozeer gericht is op theoretisch inzicht dan wel op een wijziging van de attitude).

Met betrekking tot de misdrijven die in de wet zelf zijn omschreven, zoals het rijden onder invloed van alcohol en drugs, het vluchtmisdrijf en het gebruik van ongeoorloofde radardetectoren, verzwart dit wetsvoorstel eveneens de straf. Niet wat het bedrag van de geldboete betreft, maar wel wat de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, het verval van het recht tot sturen, de oplegging van voertuigen en de

Le problème de l'inadéquation du taux de la peine concerne donc les contraventions ou les infractions routières volontaires n'ayant occasionné aucun dommage à des tiers. Certaines de celles-ci sont si grossières que quiconque se trouve dans de telles circonstances, sait ou devrait savoir que sa conduite accroît considérablement les risques d'accident. C'est notamment le cas de la conduite en état d'ivresse, avec un taux d'alcoolémie de 0,8 pour mille ou à une vitesse manifestement excessive, le non-respect des feux de signalisation ou le dépassement à des endroits dangereux. On a du reste déjà estimé, en dehors du cadre de la jurisprudence relative à la circulation routière, qu'il peut y avoir intention même si le dommage causé n'était pas voulu. C'est ainsi qu'une personne qui avait volontairement tiré dans une porte vitrée a été condamnée pour lésions corporelles volontaires à une personne qui se trouvait à côté de la porte et qui a subi un traumatisme auditif causé par le bruit de l'éclatement du verre, alors que le tireur n'avait pas l'intention de provoquer cette lésion ⁽⁶⁾.

Le souci général de la justice - et certainement le souci de la justice des personnes qui ont déjà été victimes d'infractions routières graves commises intentionnellement - soulève la question de savoir si un certain nombre de ces infractions routières ne devraient pas être punies plus sévèrement. Tel est en tout cas le deuxième objectif de la présente proposition de loi. Outre la nouvelle catégorie d'infractions routières asociales, la proposition de loi vise à créer encore une autre catégorie d'infractions, à savoir celle des infractions extrêmement graves qui ne peuvent être considérées que comme des infractions intentionnelles. Celles-ci seront sanctionnées plus sévèrement: une majoration de cinquante pour cent du montant de l'amende prévue actuellement pour les infractions graves, assortie du retrait automatique du permis de conduire, la déchéance obligatoire du droit de conduire en cas de récidive, ainsi que l'immobilisation obligatoire (si le véhicule est à la disposition exclusive de l'auteur de l'infraction), la confiscation éventuelle du véhicule et l'obligation de suivre un cours spécifique de sécurité routière (ce cours ne visera pas tant la compréhension théorique qu'un changement d'attitude).

En ce qui concerne les infractions définies dans la loi, comme la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues, le délit de fuite et l'utilisation de détecteurs de radar prohibés, notre proposition de loi alourdit également la peine. Pas en augmentant le montant de l'amende, mais en prévoyant le retrait immédiat du permis de conduire, la déchéance du droit de conduire, l'immobilisation des véhicules et

⁽⁶⁾ Zie correctionele rechtbank Brussel, 2 maart 1993, *Revue de Droit Pénal*, 1993, blz. 915.

⁽⁶⁾ Voir tribunal correctionnel de Bruxelles, 2 mars 1993, *Revue de droit pénal*, 1993, p. 915.

verplichting tot het volgen van een cursus betreft: wat deze maatregelen betreft, worden de straffen verhoogd tot op het niveau van die voor de extreem zware overtredingen.

Wij zijn ons ervan bewust dat deze maatregelen geen volledig antwoord zijn op het probleem. Ook een aangepaste handhaving, gecombineerd met een optimale permanente sensibilisering en opvoeding, zal het probleem niet helemaal uit de wereld kunnen helpen. Maar dat geldt voor alle misdrijven, zowel in het verkeer als in de sfeer van het leefmilieu, de ruimtelijke ordening, de fiscaliteit, enz. Steeds is het overheidsoptreden getekend door een zeer fundamentele relatieve onmacht om het gedrag van de burgers in goede banen te leiden. Dat mag anderzijds de wetgever er niet van weerhouden om in de mate van het mogelijke zijn verantwoordelijkheid te nemen, ook in verkeerszaken.

4. Herziening van de categorisering van de verkeersmisdrijven

De verkeerswetgeving kent twee categorieën van overtredingen: de gewone en de zware. Dit voorstel onderscheidt vier categorieën: de gewone, de asociale, de zware en de opzettelijke zware overtredingen. Daarom dienen ook de lijsten van de gewone en de zware overtredingen te worden herzien. Dit is echter de taak van de uitvoerende macht.

J. ANSOMS

l'obligation de suivre un cours: en ce qui concerne ces mesures, les sanctions sont portées au niveau prévu pour les infractions extrêmement graves.

Nous sommes conscients que ces mesures n'apportent pas une réponse exhaustive au problème. Même en veillant scrupuleusement à leur respect, tout en menant des campagnes de sensibilisation et d'éducation continues et optimales, on n'éradiquera pas le problème. Cette remarque vaut toutefois pour toutes les catégories d'infractions, qu'elles concernent la circulation, l'environnement, l'aménagement du territoire, la fiscalité ou tout autre domaine. L'intervention des autorités se caractérise toujours par une impuissance relative mais fondamentale à orienter le comportement des citoyens. Cela ne doit toutefois pas empêcher le législateur de prendre, dans la mesure du possible, ses responsabilités, y compris dans le domaine de la circulation.

4. Adaptation des catégories d'infractions routières

La législation relative à la police de la circulation routière ne connaît que deux catégories d'infractions: les infractions ordinaires et les infractions graves. La présente proposition de loi vise à instaurer quatre catégories d'infractions: les infractions ordinaires, les infractions asociales, les infractions graves et les infractions graves intentionnelles. Cette modification implique aussi une adaptation de la liste des infractions ordinaires et graves, une tâche qui incombe toutefois au pouvoir exécutif.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 29 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, vervangen bij de wet van 9 juni 1975, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) tussen het eerste en het tweede lid worden de volgende leden ingevoegd:

«De speciaal door de Koning als zodanig aangewezen asociale overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten, worden gestraft met gevangenisstraf van zeven dagen tot een maand en met geldboete van 25 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen.

De speciaal door de Koning als zodanig aangewezen extreem zware overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten, worden gestraft met gevangenisstraf van een maand tot drie maanden en met geldboete van 75 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen.

B) het vijfde lid wordt vervangen door het volgende lid:

«Deze bepaling is slechts van toepassing indien de herhaling betrekking heeft op een overtreding van dezelfde categorie.»

Art. 3

In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een artikel 38*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 38*bis*. §1. De rechter moet het verval van het recht tot sturen steeds uitspreken voor een duur van drie maanden of meer, of voorgoed, indien hij, binnen de drie jaar, een tweede veroordeling uitspreekt voor de misdrijven bedoeld in de artikelen 30, §1, 33, §1, 34, §2, 35, 37*bis* en 62*bis*, wegens doding of verwonding of wegens een extreem zware overtreding als bedoeld in artikel 29.

§2. Bij een tweede veroordeling binnen de drie jaar voor de in §1 bedoelde misdrijven, indien het verval niet definitief is en onverminderd de minimumtermijn van het verval van drie maanden, is het herstel van

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

A l'article 29 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, remplacé par la loi du 9 juin 1975, sont apportées les modifications suivantes:

A) Les alinéas suivants sont insérés entre l'alinéa 1er et l'alinéa 2:

«Les infractions asociales aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées, spécialement désignées comme telles par le Roi, sont punies d'un emprisonnement de sept jours à un mois et d'une amende de 25 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement;

Les infractions extrêmement graves aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées, spécialement désignées comme telles par le Roi, sont punies d'un emprisonnement d'un mois à trois mois et d'une amende de 75 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement.

B) l'alinéa 5 est remplacé par l'alinéa suivant:

«Cette disposition ne s'applique que si la récidive a pour objet une infraction de la même catégorie.»

Art. 3

Un article 38*bis*, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois coordonnées:

«Art. 38*bis*. §1er. Le juge prononce toujours la déchéance du droit de conduire pour une durée de trois mois ou plus, ou à titre définitif, si, dans les trois ans, il prononce une deuxième condamnation du chef des infractions visées aux articles 30, § 1er, 33, § 1er, 34, § 2, 35, 37*bis* et 62*bis*, pour homicide ou blessures ou du chef d'une infraction extrêmement grave visée à l'article 29.

§2. Dans le cas d'une deuxième condamnation dans les trois ans du chef des infractions visées au § 1er, si la déchéance n'est pas définitive et sans préjudice de la durée minimum de la déchéance, à savoir trois mois,

dit recht afhankelijk van het volgen, op eigen kosten, van een volledige cursus over veilig verkeersgedrag, waarvan de nadere regels door de Koning bepaald worden».

Art. 4

Artikel 50 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met de volgende bepaling:

«§3. Wanneer de rechter het verval van het recht tot sturen, op grond van artikel 38*bis*, als straf uitspreekt, en het voertuig is eigendom van de dader van het misdrijf, moet de rechter de oplegging van het voertuig bevelen voor een termijn die gelijk is aan de duur van het verval».

Art. 5

Artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen als volgt:

«Art. 55. §1. Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs kan onmiddellijk ingetrokken worden:

1° indien de bestuurder of de persoon die hem begeleidt met het oog op de scholing, vervallen is verklaard van het recht tot het besturen van een motorvoertuig van de categorie van het voertuig dat hij gebruikt;

2° indien de bestuurder een van de door de Koning aangewezen asociale of zware overtredingen, bedoeld in artikel 29, heeft begaan.

Indien de bestuurder, in de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, begeleid wordt met het oog op scholing, kan het rijbewijs, waarvan de begeleider houder is, onmiddellijk ingetrokken worden.

§2. Onmiddellijke intrekking wordt bevolen door de procureur des Konings of door de krijgsauditeur, wanneer het misdrijf onder de bevoegdheid van de krijgsraad valt.

Onmiddellijke intrekking kan echter alleen door de procureur-generaal bij het hof van beroep of door een auditeur-generaal bij het militair gerechtshof worden gelast indien de feiten tot de bevoegdheid van een dezer hoven behoren.

§3. De bestuurder is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs in te leveren op verzoek van de federale of lokale politie. Doet hij dit niet, dan mag dit openbaar ministerie het in beslag nemen van het document bevelen. De federale of lokale politie deelt aan de betrokkene mee welk openbaar ministerie de intrekking van het rijbewijs heeft bevolen».

le rétablissement de ce droit est subordonné à la participation, aux frais de l'auteur de l'infraction, à un cours complet de sécurité routière, dont les modalités sont fixées par le Roi.»

Art. 4

L'article 50 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante:

«§3. Lorsque le juge prononce la déchéance du droit de conduire à titre de peine sur la base de l'article 38*bis* et que le véhicule est la propriété de l'auteur de l'infraction, le juge ordonne l'immobilisation du véhicule pour un terme égal à la déchéance.»

Art. 5

L'article 55 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 55. § 1er. Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu peut être retiré immédiatement:

1° si le conducteur ou la personne qui l'accompagne en vue de l'apprentissage est déchu du droit de conduire un véhicule à moteur de la catégorie du véhicule qu'il utilise;

2° si le conducteur a commis une des infractions asociales ou graves désignées par le Roi, visées à l'article 29.

Si, dans les cas visés à l'alinéa 1er, 1°, le conducteur est accompagné d'une personne en vue de l'apprentissage, le permis de conduire dont celle-ci est titulaire peut être retiré immédiatement.

§ 2. Le retrait immédiat est ordonné par le procureur du Roi, ou par l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du conseil de guerre.

Le retrait immédiat ne peut toutefois être ordonné que par le procureur général près la cour d'appel ou par l'auditeur général près la cour militaire si les faits sont de la compétence d'une de ces cours.

§3. Le conducteur est tenu de remettre son permis de conduire ou le titre qui en tient lieu sur l'invitation qui lui en est faite par la police fédérale ou la police locale. Si l'intéressé ne s'exécute pas, ce ministère public peut ordonner la saisie du document. La police fédérale ou la police locale communique à l'intéressé quel est le ministère public qui a ordonné le retrait.».

Art. 6

In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een artikel 55*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 55*bis*. Het rijbewijs wordt steeds onmiddellijk ingetrokken:

1° bij de vaststelling van een overtreding van de artikelen 33, §1, 34, §2, 35, 37*bis* of 62*bis* of van een extreem zware overtreding als bedoeld in artikel 29;

2° indien het verkeersongeval, dat klaarblijkelijk aan een zware fout van de bestuurder te wijten is, aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt».

Art. 7

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

7 juli 1999

JOS ANSOMS
M. HENDRICKX
J. VAN EETVELT

Art. 6

Un article 55*bis*, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois coordonnées:

«Art. 55*bis*. Le permis de conduire est toujours retiré immédiatement:

1° en cas de constatation d'une infraction aux articles 33, § 1er, 34, § 2, 35, 37*bis* ou 62*bis*, ou d'une infraction extrêmement grave visée à l'article 29;

2° si l'accident de roulage, manifestement imputable à une faute grave du conducteur, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort.».

Art. 7

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

7 juillet 1999.