

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 maart 2026

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer als gevolg van het nieuwe Strafwetboek en houdende diverse bepalingen en tot wijziging van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Verslag van de eerste lezing
namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Wouter Raskin**

Inhoud Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister.....	3
II. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden van de minister	18
C. Replieken van de leden	22
III. Stemmingen	23

Zie:

Doc 56 **1403/ (2025/2026)**:
001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 mars 2026

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière suite à l'adoption du nouveau Code pénal et portant des dispositions diverses et modifiant 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

Rapport de la première lecture
fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. **Wouter Raskin**

Sommaire Pages

I. Exposé introductif du ministre.....	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	18
C. Répliques des membres	22
III. Votes	23

Voir:

Doc 56 **1403/ (2025/2026)**:
001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Articles adoptés en première lecture.

03350

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hiligsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 17 maart 2026.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Voor de inleidende uiteenzetting van *de heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling*, wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het wetsontwerp.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) wijst erop dat wat voorligt deel uitmaakt van een groter geheel. Net zoals het kabinet en de administratie gebonden zijn aan hun bevoegdheden, beperkt ook de commissie Mobiliteit zich tot het verkeersrecht, dat op bepaalde punten afwijkt van en uitzonderingen vormt op het algemeen strafrecht. Het is daarom logisch dat de toelichting van de minister zich toespitst op de aanpassing van twee wetten inzake het wegverkeersrecht.

Toch was het beter geweest indien tegelijk ook aanpassingen aan het nieuwe Strafwetboek zelf waren voorgesteld, omdat er daar nog hiaten en onduidelijkheden bestaan. De timing is bijzonder strak geworden, buiten de wil van zowel de minister als van het Parlement om. Er is op dit moment geen zekerheid of de inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek nog zal worden uitgesteld. Wat de N-VA-fractie betreft kan en moet dat, omdat ook in dit wetsontwerp nog ruimte voor amendering bestaat. Voor een ontwerp van deze omvang is het bovendien goed dat het Parlement adviezen kan inwinnen. Mocht een uitstel worden beslist, dan zal dat echter niet in deze commissie gebeuren.

De tekst die voorligt vertrekt van een duidelijk principe: de wegverkeerswet en de wet op de technische voorschriften voor voertuigen worden maximaal in lijn gebracht met het aangenomen nieuwe Strafwetboek, terwijl de inhoud van het wegverkeersrecht zoveel mogelijk ongewijzigd blijft. Dit vormt een goede basis, maar geen perfect sluitende oplossing. In de commissie Justitie

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 17 mars 2026.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE

Pour l'exposé introductif de *M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable*, il est renvoyé à l'exposé des motifs du projet de loi.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) indique que le projet de loi à l'examen fait partie d'un ensemble plus large. De même que le cabinet et l'administration sont limités par leurs compétences, la commission de la Mobilité se bornera à l'examen de questions concernant le droit de la circulation routière, qui, sur certains points, déroge au droit pénal général et prévoit des exceptions à cet égard. Il est dès lors logique que l'exposé des motifs du ministre se concentre sur la modification de deux lois relatives au droit de la circulation routière.

Il aurait toutefois été préférable que le projet propose également des modifications du nouveau Code pénal, car ce dernier comporte encore des lacunes et des imprécisions. Le calendrier est devenu particulièrement serré, indépendamment du ministre et du Parlement. On ne sait actuellement pas avec certitude si l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal sera encore reportée. Le groupe N-VA estime que l'on peut, voire doit prévoir un nouveau report, car le projet de loi à l'examen est également perfectible. Pour un projet de cette ampleur, il conviendrait en outre que le Parlement puisse recueillir des avis. Il n'appartient toutefois pas à cette commission de décider d'un éventuel report.

Le texte à l'examen s'appuie sur un principe clair: la loi sur la circulation routière et la loi relative aux conditions techniques applicables aux véhicules sont alignées au maximum sur le nouveau Code pénal adopté en modifiant le moins possible le droit de la circulation routière. Ce point de départ est judicieux, mais cette solution n'est pas parfaite. En effet, la commission de la Justice

werd er immers voor gekozen om ook een aantal verkeersmisdrijven rechtstreeks in het nieuwe Strafwetboek in te schrijven.

Bij misdrijven als doding in het verkeer, verzwaarde doding in het verkeer en het veroorzaken van een integriteitsaantasting in een verkeersongeval zouden voor het rijverval als bijkomende straf de bepalingen van artikel 49 van het Strafwetboek gelden, in plaats van de afwijkende regels van de wegverkeerswet. Artikel 49 maakt bijvoorbeeld een volledig uitstel van het verval mogelijk, terwijl het huidige recht altijd een minimumrijverbod van acht dagen oplegt. Artikel 49 maakt bovendien geen controle van rijgeschiktheid mogelijk. Dit alles leidt ertoe dat politierechters bij dezelfde feiten, die zowel onder de wegverkeerswet als onder het Strafwetboek vallen, in de toekomst kunnen kiezen tussen twee bepalingen met afwijkende modaliteiten. Dat schept rechtsonzekerheid.

Bij de misdrijven doding in het verkeer en integriteitsaantasting, strafbaar via artikelen 107 en 218 van het nieuwe Strafwetboek, volgt bovendien uit artikel 52 van dat wetboek een verplichte verbeurdverklaring van het voertuig.

Daarnaast rijst de vraag hoe de misdrijven binnen de bevoegdheid van de gewesten – zoals de meeste snelheidsovertredingen en ladingzekerheid – in dit geheel passen. In welke mate bereiden de gewesten zich voor, en heeft er afstemming plaatsgevonden zodat zij tijdig het nodige kunnen doen op basis van het nieuwe Strafwetboek?

De heer Raskin benadrukt dat het de taak van het Parlement is om rechtsvacua en lacunes zo beperkt mogelijk te houden. Tot nader order moet worden uitgegaan van een inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek op 8 april 2026, of dat nu de beste keuze is of niet. De N-VA-fractie zal het wetsontwerp steunen, maar vraagt wel dat er snel een oplossing komt voor de problemen die de spreker zonet schetste over de samenhang tussen verkeersmisdrijven in het wegverkeersrecht en die in het nieuwe Strafwetboek.

Vervolgens gaat de heer Raskin over tot een aantal artikelsgewijze opmerkingen en vragen.

Artikel 3. Zullen de regels van samenloop uit het nieuwe Strafwetboek inderdaad niet gelden voor de wegverkeerswet, maar wel voor de vier verkeersmisdrijven die in het

a choisi d'inscrire directement certaines infractions de roulage dans le nouveau Code pénal.

En ce qui concerne les infractions telles que l'homicide dans le cadre de la circulation, l'homicide dans le cadre de la circulation aggravé et l'atteinte à l'intégrité dans le cadre de la circulation, la peine complémentaire de la déchéance du droit de conduire serait régie par les dispositions de l'article 49 du Code pénal, et non par les règles dérogatoires de la loi sur la circulation routière. L'article 49 permet par exemple de reporter entièrement la déchéance du droit de conduire, alors que le droit actuel impose, dans tous les cas, une interdiction de conduire d'au moins huit jours. En outre, l'article 49 ne permet pas de contrôler l'aptitude à la conduite. En conséquence, les juges de police pourront dorénavant choisir, pour des faits identiques relevant à la fois de la loi sur la circulation routière et du Code pénal, entre deux dispositions dont les modalités divergent. Cette situation sera source d'insécurité juridique.

En outre, les infractions d'homicide et d'atteinte à l'intégrité dans le cadre de la circulation, punissables en application des articles 107 et 218 du nouveau Code pénal, entraîneront aussi la confiscation obligatoire du véhicule en application de l'article 52 du nouveau Code pénal.

Par ailleurs, la question se pose de savoir comment les infractions relevant des compétences régionales – par exemple la plupart des excès de vitesse et les infractions en matière de sécurité des chargements – s'inscriront dans ce cadre global. Dans quelle mesure les Régions s'y préparent-elles? Et une concertation a-t-elle été organisée afin qu'elles puissent aligner leur réglementation à temps sur le nouveau Code pénal?

M. Raskin souligne qu'il incombe au Parlement de réduire autant que possible les vides et les failles juridiques. Jusqu'à nouvel ordre, il faut partir du principe que le nouveau Code pénal entrera en vigueur le 8 avril 2026, indépendamment des préférences des uns et des autres. Le groupe N-VA soutiendra le projet de loi à l'examen, mais demande qu'une solution soit rapidement trouvée pour remédier aux problèmes que l'intervenant a évoqués, concernant la cohérence entre les infractions de roulage relevant du droit de la circulation routière et les infractions prévues par le nouveau Code pénal.

M. Raskin formule ensuite une série d'observations et de questions article par article.

Article 3. Est-il certain que les règles en matière de concours prévues par le nouveau Code pénal ne s'appliqueront pas à la loi relative à la police de la circulation

nieuwe Strafwetboek zelf zijn opgenomen? Is de lezing correct dat voor die vier misdrijven de samenloopregels van het nieuwe Strafwetboek wel van toepassing blijven? En moet hiervoor niet bijkomend wetgevend werk worden verricht om deze misdrijven af te stemmen op de rest van het wegverkeersrecht?

Artikel 4. Is het raadzaam expliciet te bepalen dat de nieuwe definitie van “motorvoertuig” enkel geldt voor vervalbeslissingen uitgesproken vanaf de inwerking-treding van deze wet?

Artikel 8. Kan verduidelijkt worden dat een verval van het recht tot sturen ook kan worden opgelegd wanneer de overtreder zich in staat van herhaling bevindt, om rechtsonzekerheid te vermijden?

Artikel 9. Wordt door het schrappen van de verdubbeling van de gevangenisstraf in geval van herhaling niet ingegaan tegen het regeerakkoord, dat stelt dat streng zal worden opgetreden tegen rijden zonder rijbewijs? Is het niet tegenstrijdig dat dit wél als verzwarende factor geldt bij doding of integriteitsaantasting in het verkeer, maar dat de straf bij herhaling niet langer wordt verdubbeld? En waarom blijft de verdubbeling bij rijden spijs verval dan wel behouden?

Artikel 12. Zou het niet beter zijn om in artikel 32, § 2, van de Wegverkeerswet de woorden “slagen of verwondingen” te vervangen door “de dood of een integriteitsaantasting”, zodat de terminologie aansluit bij artikelen 107 en 218 van het nieuwe Strafwetboek?

Artikel 13. Is het wenselijk om het woord “opzettelijk” toe te voegen bij de weigering van een ademtest of ademanalyse? Schept dit geen onduidelijkheid, nu die toevoeging niet gebeurt in artikel 37*bis*, en er soms een wettige reden is om een bloedproef te weigeren (bijvoorbeeld een medische aandoening)?

Artikel 19. Moet de term “lichtgewonden” niet duidelijker worden omschreven, bijvoorbeeld als “integriteitsaantasting van de eerste graad”, om zo aan te sluiten bij de terminologie van het nieuwe Strafwetboek?

Artikel 22. Is het raadzaam te bepalen dat een verval van het recht tot sturen kan worden uitgebreid naar alle gemotoriseerde voertuigen, met uitzondering van elektrische rolstoelen? Is het nog wenselijk dat iemand

routière, mais bien aux quatre infractions de roulage prévues par le nouveau Code pénal? Doit-on considérer que, pour ces quatre infractions, les règles en matière de concours fixées par le nouveau Code pénal resteront applicables? Ne faudrait-il pas poursuivre le travail législatif, de manière à harmoniser ces infractions avec le reste de la réglementation en matière de circulation routière?

Article 4. Ne serait-il pas opportun de prévoir expressément que la nouvelle définition de “véhicule à moteur” ne s’appliquera qu’aux déchéances du droit de conduire prononcées à partir de l’entrée en vigueur de la loi à l’examen?

Article 8. Pourrait-il être précisé qu’une déchéance du droit de conduire peut également être imposée lorsque l’auteur se trouve en état de récidive, afin d’éviter toute insécurité juridique?

Article 9. Les peines d’emprisonnement ne seront plus doublées en cas de récidive. Cela ne va-t-il pas à l’encontre de l’accord de gouvernement, qui entendait réprimer plus sévèrement la conduite sans permis? N’est-il pas contradictoire que celle-ci reste une circonstance aggravante en cas d’homicide ou d’atteinte à l’intégrité physique dans le cadre de la circulation, mais que la peine ne soit plus doublée en cas de récidive? Et pourquoi la peine continuera-t-elle d’être doublée en cas de conduite en dépit d’une déchéance?

Article 12. Ne serait-il pas préférable de remplacer, à l’article 32, § 2, de la loi relative à la police de la circulation routière, les mots “des coups ou des blessures” par les mots “la mort ou une atteinte à l’intégrité”, afin d’harmoniser la terminologie utilisée avec celle des articles 107 et 218 du nouveau Code pénal?

Article 13. Est-il opportun d’ajouter le mot “délibérément” dans le cadre du refus de se soumettre à un test de l’haleine ou à une analyse de l’haleine? Cette précision ne crée-t-elle pas une ambiguïté, dès lors qu’elle n’apparaît pas à l’article 37*bis* et qu’il existe parfois un motif légitime de refuser un prélèvement sanguin (par exemple en raison d’un problème de santé)?

Article 19. La notion de “blessés légers” ne devrait-elle pas être définie plus précisément, par exemple comme correspondant à une “atteinte à l’intégrité du premier degré”, afin de l’aligner sur la terminologie du nouveau Code pénal?

Article 22. Est-il opportun de prévoir que la déchéance du droit de conduire peut être étendue à tous les véhicules à moteur, à l’exception des fauteuils roulants électriques? Est-il encore souhaitable qu’une personne frappée d’une

door een rijval in theorie ook met een gewone fiets niet zou mogen rijden, terwijl minimale mobiliteit een basisrecht blijft?

Artikel 28. Moeten de woorden “zware fout” en “ernstige verwondingen” niet worden vervangen door “ernstig gebrek aan voorzorg en voorzichtigheid” en “integriteits-aantasting van de tweede of derde graad”, zodat de terminologie in overeenstemming komt met het nieuwe Strafwetboek?

Artikel 30. Staat de voorgestelde bewoording niet toe dat een verzoek tot opheffing van immobilisering kan worden neergelegd bij om het even welke afdeling van een politierechtbank, ook wanneer die territoriaal niet bevoegd is? Is dat wenselijk? En moet er niet een duidelijke termijn worden bepaald waarbinnen het verzoekschrift moet worden ingediend?

Artikel 31. Betekent de voorgestelde tekst dat een stuurverbod geldt vanaf 0,09 mg/l voor alle bestuurders, ook wanneer artikel 34, § 3, van de Wegverkeerswet, niet van toepassing is en de betrokkene geen professioneel bestuurder is? Dit strookt toch niet met eerdere toelichtingen. Moet dit artikel niet worden herbekeken en zo nodig aangepast?

Artikel 41. Is het niet logischer om de inwerkingtreding te koppelen aan die van het nieuwe Strafwetboek, in plaats van een vaste datum te bepalen, zodat er geen twee verschillende tijdstippen ontstaan wanneer de inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek toch nog wordt uitgesteld?

De heer Frank Troosters (VB) gaat ervan uit dat bij de behandeling van het nieuwe Strafwetboek in de commissie Justitie een hele reeks adviezen werd ingewonnen bij verschillende instanties, wellicht ook over de onderdelen die verband houden met het wegverkeersrecht. Is voor het specifieke wetsontwerp dat vandaag voorligt, los van het verplichte advies van de Raad van State, nog bijkomend advies gevraagd?

De datum van inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek op 8 april 2026 vormt duidelijk een probleem. Dat standpunt wordt niet alleen door de Vlaams Belangfractie ingenomen; ook de Orde van Vlaamse Balies, magistratuur, politiediensten, lokale besturen en de voorzitter van het College van procureurs-generaal vragen een beperkt technisch uitstel omdat er nog veel werk nodig is om de regelgeving – zoals dit onderdeel over het wegverkeer – adequaat op het nieuwe Strafwetboek af te stemmen. Die actoren zijn bovendien onvoldoende voorbereid, zowel qua informatie als instrumenteel en materieel.

déchéance soit, en théorie, également empêchée de circuler à vélo, alors que la mobilité minimale demeure un droit fondamental?

Article 28. Les termes “faute grave” et “blessures graves” ne devraient-ils pas être remplacés par “défaut grave de prévoyance ou de précaution” et “atteinte à l’intégrité du deuxième ou du troisième degré”, afin d’harmoniser la terminologie utilisée avec celle du nouveau Code pénal?

Article 30. La formulation proposée ne permet-elle pas de déposer une demande visant à mettre fin à l’immobilisation devant n’importe quelle division d’un tribunal de police, même territorialement incompétente? Est-ce souhaitable? Et ne faudrait-il pas fixer un délai clair dans lequel la requête doit être introduite?

Article 31. Le texte proposé signifie-t-il qu’une interdiction de conduire s’appliquera à tous les conducteurs à partir de 0,09 mg/l, même lorsque l’article 34, § 3, de la loi relative à la police de la circulation routière n’est pas applicable et que l’intéressé n’est pas un conducteur professionnel? Cela ne serait pas conforme aux explications antérieures. Cet article ne doit-il pas être réexaminé et, le cas échéant, modifié?

Article 41. Ne serait-il pas plus logique de lier l’entrée en vigueur de la loi à l’examen à celle du nouveau Code pénal au lieu de fixer une date précise? Cela permettrait d’éviter que deux dates distinctes s’appliquent si l’entrée en vigueur du nouveau Code pénal devait être différée.

M. Frank Troosters (VB) suppose que, lors de l’examen du nouveau Code pénal en commission Justice, une série d’avis ont été sollicités auprès de différentes instances, vraisemblablement aussi sur les volets liés au droit de la circulation routière. Il demande si, pour le projet de loi spécifique qui est à présent à l’examen, des avis ont été sollicités, en plus de l’avis obligatoire du Conseil d’État.

La date d’entrée en vigueur du nouveau Code pénal, fixée au 8 avril 2026, pose problème. Ce point de vue n’est pas seulement défendu par le groupe Vlaams Belang: l’Orde van Vlaamse Balies, la magistrature, les services de police, les autorités locales ainsi que le président du Collège des procureurs généraux demandent un report technique limité, estimant qu’un important travail reste nécessaire pour adapter correctement la réglementation – par exemple le volet relatif à la circulation routière à l’examen – au nouveau Code pénal. De plus, ces acteurs ne sont pas suffisamment préparés, tant en termes d’informations que d’outils et de moyens matériels.

Zelfs de minister van Justitie gaf tijdens de plenaire zitting van 12 maart 2026 aan dat zij voorstander is van een beperkt technisch uitstel, en dat zij dit intern al aangaf maar onvoldoende steun vond. De spreker laat de persoonlijke commentaren die zij daar zelf aan koppelde in het midden, maar stelt vast dat een uitstel tot nu toe uitblijft.

Tijdens diezelfde bespreking gaf ook de grootste regeringspartij aan dat zij twijfels heeft over de inwerkingtreding op 8 april 2026. In een radio-interview gaf politierechter Ariane Braccio aan dat politierechters zelfs overwegen om gedurende een maand geen vonnissen uit te spreken, omdat men niet geïnformeerd en niet voorbereid is. Volgens de heer Troosters kan dit signaal niet worden genegeerd. Meer tijd is noodzakelijk om de werking te garanderen.

Hij verwijst naar de oproep van collega Christoph D'Haese (N-VA) in diezelfde plenaire vergadering: kwaliteitsvolle wetgeving mag nooit ondergeschikt gemaakt worden aan snelheid. Precies dat dreigt te gebeuren met dit wetsontwerp. Twee begrippen staan daarbij centraal: kwaliteit en snelheid.

De snelheid waarmee dit ontwerp nog door het Parlement moet worden gejaagd, is onverantwoord. Het ontwerp komt te laat; de regering heeft twee jaar de tijd gehad – van 8 april 2024 tot 8 april 2026 – en heeft alsnog om spoedbehandeling moeten vragen.

De heer Troosters vindt het opvallend dat in het wetsontwerp zelfs wordt aangegeven dat men niet eens de tijd had om negenendertig tekstuele aanpassingen van het begrip “overtreder” door te voeren, met de boodschap dat dit “bij een volgende aanpassing wel zal worden meegenomen”. Dat is intriest.

Daarnaast maakt de spreker een fundamenteel punt over het advies van de Vlaamse regering. Op 23 januari 2026 gaf die een negatief advies over dit wetsontwerp. Het advies werd gevraagd op 22 december 2025, vlak voor het kerstreces, en kwam volgens de federale regering te laat binnen. Volgens hem is niet de Vlaamse regering te laat, maar de federale regering. Waarom werd dat negatieve advies terzijde geschoven, en waarom werd geen interministeriële conferentie georganiseerd? Wat was de inhoud van dat negatieve advies en welke argumenten bracht Vlaanderen naar voren?

Vervolgens plaatst de heer Troosters enkele inhoudelijke opmerkingen.

La ministre de la Justice a elle-même indiqué, en séance plénière du 12 mars 2026, qu'elle était favorable à un report technique limité et qu'elle en avait déjà fait part en interne, mais sans obtenir un soutien suffisant. Sans vouloir revenir sur les considérations personnelles qu'elle y a elle-même associés, l'intervenant constate qu'aucun report n'a été décidé à ce jour.

Lors de cette même discussion, le plus grand parti de la majorité a également exprimé des doutes quant à l'entrée en vigueur le 8 avril 2026. Dans une interview radio, la juge de police Ariane Braccio a même déclaré que les juges de police envisageraient de ne pas prononcer de jugements pendant un mois, faute d'information et de préparation suffisantes. Selon M. Troosters, un tel signal ne peut être ignoré. Un délai supplémentaire est indispensable pour garantir le bon fonctionnement.

Il renvoie à l'appel lancé par son collègue Christoph D'Haese (N-VA) lors de cette même séance plénière: la qualité de la législation ne peut jamais être sacrifiée au profit de la rapidité. C'est précisément à cet égard que le projet de loi à l'examen risque de poser problème. Deux notions sont centrales en l'occurrence: la qualité et la rapidité.

La rapidité avec laquelle le projet à l'examen doit encore être adopté par le Parlement est injustifiable. Le projet a été soumis à la Chambre trop tard: alors que le gouvernement a eu deux ans pour déposer ce texte – du 8 avril 2024 au 8 avril 2026 – il sollicite à présent une procédure d'urgence.

M. Troosters est frappé de constater que le projet de loi indique lui-même que trente-neuf adaptations textuelles du terme “contrevenant” n'ont pu être opérées en temps utile, en précisant que “ces adaptations seront néanmoins réalisées dans la prochaine adaptation de la loi sur la police de la circulation routière”. Cette situation est consternante.

L'intervenant formule ensuite une observation fondamentale concernant l'avis du gouvernement flamand. Le 23 janvier 2026, celui-ci a rendu un avis négatif sur le projet de loi à l'examen. L'avis avait été sollicité le 22 décembre 2025, juste avant les vacances de Noël, et serait, selon le gouvernement fédéral, arrivé trop tard. Pour M. Troosters, ce n'est pas le gouvernement flamand qui était en retard, mais bien le gouvernement fédéral. Pourquoi cet avis négatif a-t-il été écarté? Pourquoi ne pas avoir organisé une conférence interministérielle? Quel était le contenu de cet avis négatif et quels étaient les arguments avancés par la Flandre?

M. Troosters formule ensuite plusieurs observations de fond.

Zo wordt voorgesteld om de termijn voor het verzenden van processen-verbaal te verlengen van 14 naar 30 dagen. De motivatie hiervoor lijkt te zijn dat de administratie de stroom van 8,4 miljoen overtredingen per jaar niet meer aankan. Zou men dan niet eerder de efficiëntie van politie en justitie moeten versterken? De spreker vreest bovendien dat de verlenging van de termijn de bijzondere bewijswaarde van processen-verbaal verlengt van 14 naar 30 dagen, wat burgers 16 dagen langer aan die bewijswaarde bindt. Zal deze aanpassing standhouden bij een toetsing door het Grondwettelijk Hof?

Daarnaast wordt een nieuwe definitie van het begrip “motorrijtuig” ingevoerd, waarbij elektrische steps worden uitgesloten omwille van de bescherming van sociaal zwakkere gebruikers. Hoewel dat nobel oogt, kan dit volgens hem rechtsonzekerheid en willekeur creëren.

Tot slot gaat de heer Troosters in op ketamine. De toevoeging van ketamine aan de lijst van verboden stoffen in artikel 37*bis*, § 1, van de Wegverkeerswet, is goed. Maar met beschikt op het terrein niet over adequate speekseltesten om deze stof op te sporen. Dat maakt van deze toevoeging een louter symbolische maatregel – aankondigingspolitiek – die al in de beleidsnota stond maar in de praktijk weinig uitwerking kent.

Het lid besluit dat het wetsontwerp getuigt van slecht wetgevend werk. De Vlaams Belangfractie noemt dit “broddelwerk”, wat stilaan een gewoonte wordt van de regering-De Wever. Hij vraagt dat de vele waarschuwingssignalen over de invoering van het nieuwe Strafwetboek ernstig worden genomen en dat er wordt gezorgd voor een goed voorbereide implementatie. Zijn fractie zal vanuit die logica een wetsvoorstel indienen om de inwerkingtreding te verschuiven naar 1 september 2026.

Gezien de chaotische manier van werken, de twijfels over de inhoudelijke kwaliteit van het ontwerp, en het feit dat er nu al blijkt dat er simpelere correcties niet zijn doorgevoerd, zal de Vlaams Belangfractie na de artikelsgewijze stemming een tweede lezing met een juridisch-technische nota van de Kamerdiensten vragen.

De heer Troosters sluit af met de hoop dat de inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek op 8 april alsnog wordt uitgesteld, omdat dit veel problemen zou oplossen en vele betrokken actoren zou toelaten opge-lucht adem te halen.

De heer Gilles Foret (MR) geeft aan dat zijn fractie dit wetsontwerp toejuicht, omdat het onontbeerlijk is in het licht van de evoluties van het nieuwe Strafwetboek. Het wetsontwerp heeft de verdienste dat het volledige

Ainsi, il est proposé d’allonger de 14 à 30 jours le délai d’envoi des procès-verbaux. Le motif invoqué semble être que l’administration n’est plus en mesure d’absorber le flux annuel de 8,4 millions d’infractions. Ne faudrait-il pas plutôt renforcer l’efficacité de la police et de la justice? L’intervenant craint en outre que l’allongement de ce délai ne porte la durée de la force probante particulière des procès-verbaux de 14 à 30 jours, et que les citoyens soient liés par cette force probante pendant 16 jours supplémentaires. Cette modification résistera-t-elle à un contrôle de la Cour constitutionnelle?

Par ailleurs, une nouvelle définition du terme “véhicule à moteur” est introduite, excluant les trottinettes électriques afin de protéger les usagers socialement plus vulnérables. Si l’intention paraît louable, elle risque selon lui d’engendrer insécurité juridique et arbitraire.

M. Troosters aborde enfin la question de la kétamine. L’ajout de cette substance à la liste des substances interdites prévue à l’article 37*bis*, § 1^{er}, de la loi sur la circulation routière est positif. Toutefois, les services de terrain ne disposent pas des tests salivaires adéquats pour la détecter. Il s’agit donc, selon lui, d’une mesure purement symbolique – un effet d’annonce – déjà présente dans la note de politique générale, mais sans réelle portée pratique.

Le membre conclut que le projet de loi témoigne d’un travail législatif de mauvaise qualité. Le groupe Vlaams Belang le qualifie de “bricolage”, un bricolage auquel il commence à s’habituer sous le gouvernement De Wever. Il demande que les nombreux signaux d’alerte concernant l’entrée en vigueur du nouveau Code pénal soient pris au sérieux et que sa mise en œuvre soit préparée comme il se doit. Dans cette logique, son groupe déposera une proposition de loi visant à reporter l’entrée en vigueur au 1^{er} septembre 2026.

Compte tenu de la méthode de travail chaotique, des doutes sur la qualité du texte et du fait que même des corrections simples n’ont manifestement pas été intégrées, le groupe Vlaams Belang demandera, après le vote article par article, une deuxième lecture accompagnée d’une note de légistique des services de la Chambre.

M. Troosters conclut en exprimant l’espoir que l’entrée en vigueur du nouveau Code pénal, prévue le 8 avril, soit finalement reportée, ce qui permettrait de résoudre de nombreuses difficultés et d’offrir un répit à de nombreux acteurs concernés.

M. Gilles Foret (MR) indique que son groupe peut saluer un texte nécessaire au regard des évolutions du nouveau Code pénal. Le projet de loi a le mérite de sécuriser juridiquement l’ensemble du droit de la

verkeersrecht juridisch wordt veiliggesteld op het moment van inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek, door te voorkomen dat er een juridisch vacuüm of automatische overbestrafing van verkeersovertredingen ontstaat. Het zet de vroegere straffen om in straffen van niveau 1, 2 en 3 en houdt met gerichte uitzonderingen het bestaande recht in stand, in lijn met het regeerakkoord. Dat zet immers in op een stabiel rechtskader en voorspelbaarheid voor burgers en bedrijven. Het wetsontwerp behelst bovendien doelgerichte verstrengingen in de juiste richting, met name om strenger op te treden tegen rijden onder invloed en zware recidive.

De MR-fractie prijst eveneens dat het tijdelijk rijverbod in geval van alcohol- of druggebruik wordt verlengd naar twaalf uur, alsook dat de houders van een voorlopig rijbewijs worden toegevoegd aan de regeling voor beginnende bestuurders. Die maatregelen moeten helpen om meer ernstige ongevallen te voorkomen en viseren hoogrisicogedrag, in lijn met de doelstelling om gevaarlijk rijgedrag strenger te bestraffen. De minister moet weliswaar garanties kunnen bieden omtrent de operationele middelen van de politie, het parket en de laboratoria, opdat de beoogde verstrenging geen dode letter blijft.

Tot slot blijft de MR alert voor de bevattelijkheid en de evenredigheid van het systeem voor automobilisten die te goeder trouw zijn. Het wetsontwerp bevat talloze verwijzingen en technische uitzonderingen op het nieuwe Strafwetboek, wat het begrip van de regels kan belemmeren. Het streven naar coördinatie is nobel, maar er worden tevens duidelijke inspanningen verwacht: toegankelijke informatie voor het publiek (een overzichtstabel van de sancties, communicatie met de rij scholen) en na enkele jaren een evaluatie van de werkelijke impact van de nieuwe straffen op de recidivecijfers en de werklast van de rechtscolleges.

De heer Dimitri Legasse (PS) hekelt dat de ministers van Justitie en Mobiliteit te laat of zelfs veel te laat komen. De minister van Justitie is ook vandaag weer te laat. Was ze misschien niet van plan naar de commissie te komen? Hij laakt dat het Parlement voorliggend wetsontwerp luttele dagen voor de inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek ontvangt. Dat noopt tot haastwerk, wat gezien het belang van de materie niet serieus is.

Als zoethoudertje beweert de regering dat het gaat om een aanpassing zonder inhoudelijke wijzigingen, die beperkt blijft tot de formele aanpassingen die het nieuwe Strafwetboek noodzakelijk maakt. Zoals in veel teksten die de laatste tijd worden ingediend, is ook hier echter wel degelijk sprake van inhoudelijke wijzigingen. Die zijn soms ingrijpend, met name in verband met het

circulation routière au moment de l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal, en évitant un vide juridique ou une surpénalisation automatique des infractions de roulage. Il traduit les anciennes peines dans les niveaux 1, 2 et 3 et maintient, par des dérogations ciblées, une philosophie de droit constant cohérente avec l'accord de gouvernement, qui insiste sur la stabilité du cadre juridique et la prévisibilité pour les citoyens et les entreprises. Le texte contient en outre des durcissements ciblés qui vont dans la bonne direction, notamment pour lutter plus fermement contre la conduite sous influence et la récidive grave.

Le groupe MR soutient l'allongement à douze heures de l'interdiction temporaire de conduire en cas d'alcool ou de drogues, ainsi que l'extension du régime applicable aux conducteurs novices aux titulaires de permis provisoires. Ces mesures renforcent la prévention des accidents graves et visent des comportements à haut risque, conformément à l'objectif de durcir les sanctions pour la conduite dangereuse. Il est toutefois nécessaire que le ministre puisse apporter des garanties concernant les moyens opérationnels des services de police, du parquet et des laboratoires, afin que ce durcissement soit effectivement appliqué et ne reste pas théorique.

Enfin, le groupe MR reste attentif à la lisibilité et à la proportionnalité du système pour l'automobiliste de bonne foi. Le projet multiplie les renvois et les dérogations techniques au nouveau Code pénal, ce qui peut nuire à la compréhension des règles. L'objectif de coordination est soutenu, mais un engagement clair est attendu: fournir une information accessible au public – tableau synthétique des sanctions, communication aux auto-écoles – et évaluer, après quelques années, l'impact réel des nouvelles peines sur la récidive et la charge de travail des juridictions.

M. Dimitri Legasse (PS) relève que les ministres de la Justice et de la Mobilité sont en retard, voire très en retard, et constate que la ministre de la Justice l'est encore aujourd'hui – peut-être n'avait-elle pas prévu de rejoindre la commission. Il souligne que le Parlement reçoit ces textes à quelques jours seulement de l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal, ce qui les place devant un travail à réaliser "à l'arrache", ce qui n'est pas sérieux compte tenu de l'importance de la matière.

Pour rassurer, le gouvernement affirme qu'il s'agit d'une adaptation à droit constant, limitée aux changements formels rendus nécessaires par le nouveau Code pénal. Or, comme dans de nombreux textes soumis récemment, il existe des modifications de fond, parfois importantes. C'est notamment le cas ici en raison du mécanisme de conversion des peines prévu par le nouveau Code

omzettingsmechanisme voor de straffen uit het nieuwe Strafwetboek. Daarin zijn de gevangenisstraffen soms fors opgetrokken. Het nieuwe Strafwetboek heeft nochtans tot doel alleen nog voor de zwaarste overtredingen een gevangenisstraf uit te spreken en die derhalve als *ultimum remedium* te handhaven. De automatische toepassing van het omzettingsmechanisme leidt vaak tot een verhoging van de minimumstraf, wat haaks staat op die betrachting. De ministers hadden die toepassing kunnen nuanceren teneinde de geest van de hervorming te respecteren. Dat is allerminst gebeurd, waardoor het beloofde behoud van bestaand recht veraf is.

Het argument dat het voor politierechters moeilijk zou zijn om stelselmatig na te gaan of tegen de verdachte nog andere vervolgingen zijn ingesteld, gaat niet op, aangezien artikel 62 van het nieuwe Strafwetboek voorziet in een verbetering: de rechter bij wie de zaak als laatste aanhangig is gemaakt, doet uitspraak zonder kennis van de samenloop; de strafuitvoeringsrechtbank past vervolgens het totaal van de straffen aan. Met het strafrecht mag niet lichtzinnig worden omgesprongen.

Wat de strafrechtelijke geldboeten betreft, wijst de heer Legasse erop dat die volgens de PS onrechtvaardig en discriminerend zijn wanneer ze mensen in heel uiteenlopende financiële situaties op dezelfde manier treffen. Daarom pleit zijn fractie ervoor dat ze worden berekend op basis van het inkomen. Het mag niet de bedoeling zijn om de geldboeten voor de middenklasse te verhogen, maar wel die voor de rijksten, in verhouding tot hun financiële draagkracht. Er zal een wetsvoorstel in die zin worden ingediend.

In verband met de termijn voor het verzenden van het proces-verbaal bij gebruik van een automatisch toestel (artikel 33 van het wetsontwerp, artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer) zou de huidige termijn van veertien dagen worden verlengd tot dertig dagen. Ook is het de bedoeling dat wanneer de identiteit of het adres van de overtreder niet onmiddellijk kan worden vastgesteld, deze termijn pas ingaat vanaf het moment dat die informatie wel kan worden vastgesteld. De Raad van State heeft hierop kritiek geuit, vanuit het standpunt dat de termijn, bij gebrek aan een limiet, pas lang na de feiten zou kunnen ingaan, waardoor het moeilijk wordt om de overtreding aan te vechten. Volgens de Raad van State schrijft de Europese richtlijn voor dat er een limiet moet worden vastgesteld. De regering is van mening dat de Raad van State zich vergist. Een en ander vergt uitleg.

De spreker wijst er vervolgens op dat de Vlaamse regering een negatief advies over het wetsontwerp heeft uitgebracht. Hoewel dit advies te laat is ingediend, zou

pénal. Celui-ci augmente parfois de manière considérable les peines d'emprisonnement. Pourtant, l'objectif du nouveau Code pénal est précisément de réserver la peine de prison aux infractions les plus graves, en la maintenant comme mesure ultime. L'application mécanique du mécanisme de conversion aboutit souvent à une augmentation de la peine minimale, ce qui contredit cette philosophie. Les ministres auraient pu nuancer cette application pour respecter l'esprit de la réforme. Il n'en est rien, et l'on est très loin de la promesse de droit constant.

L'argument selon lequel il serait difficile pour les juges de police de vérifier systématiquement si le prévenu a fait l'objet d'autres poursuites ne tient pas, puisque l'article 62 du nouveau Code pénal prévoit un correctif: le juge saisi en dernier lieu statue sans connaissance du concours, et le tribunal de l'application des peines ajuste ensuite le total des peines. Le droit pénal ne peut être traité à la légère.

Sur les amendes pénales, M. Legasse rappelle que, pour les socialistes, elles sont injustes et discriminatoires lorsqu'elles touchent de la même manière des personnes dans des situations financières très différentes. C'est pourquoi son groupe défend qu'elles soient calculées sur la base des revenus. Il ne s'agit pas d'augmenter les amendes pour la classe moyenne, mais pour les plus riches, proportionnellement à leur capacité contributive. Une proposition de loi en ce sens sera déposée.

Concernant le délai de communication du procès-verbal en cas d'appareil automatique (article 33 du projet de loi, article 62 la loi sur la circulation routière), le délai actuel de 14 jours serait porté à 30 jours. Il est également prévu que lorsque l'identité ou l'adresse du contrevenant ne peuvent être établies immédiatement, ce délai ne court qu'à partir du moment où ces informations peuvent l'être. Le Conseil d'État a critiqué ce point, estimant qu'en l'absence de limite, le délai pourrait commencer à courir longtemps après les faits, rendant difficile la contestation de l'infraction. Selon le Conseil d'État, la directive européenne impose de fixer une limite. Le gouvernement estime que le Conseil d'État se trompe. Des explications sont attendues.

L'orateur rappelle ensuite que le gouvernement flamand a rendu un avis négatif sur le projet. Même s'il a été rendu hors délai, il serait utile d'en connaître le

het nuttig zijn om de inhoud ervan te kennen. Wat is de reden voor dit negatieve advies? Daarop is tot nu toe geen antwoord gegeven.

In het algemeen neemt de heer Legasse nota van de kritiek van de gerechtelijke autoriteiten, in het bijzonder de politierechters, en van de partners van de meerderheid. Vervolgens richt hij zich tot de N-VA-fractie. Hoe kan ze dit wetsontwerp na zoveel kritiek steunen, zonder terugkoppeling naar de Vlaamse regering bovendien? Is een consequentere houding en enige politieke moed niet wenselijk? De PS-fractie acht het noodzakelijk om opnieuw bijeen te komen om dit wetsontwerp te bespreken en meer tijd te nemen, aangezien de huidige aanpak getuigt van haast of zelfs amateurisme. Tot besluit omschrijft hij de gehanteerde aanpak, niet zonder ironie, als “goed bestuur op zijn N-VA’s”.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) stelt vast dat de wetsontwerpen met betrekking tot het strafrecht (toch geen onbeduidende materie) waarvoor het Parlement de urgentie verleent, elkaar in ijtempo opvolgen. Het gaat om een rechtshervorming die door de regering slecht is voorbereid.

De magistraten die het nieuwe recht moeten toepassen, uiten hun bezorgdheid en stellen zich vragen. Hetzelfde geldt voor de overheidsdiensten en de instellingen. Naar verluidt zouden ook de IT-systemen nog niet klaar zijn. De rechterlijke orde heeft de regering verzocht de inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek uit te stellen. De rechtszekerheid staat op het spel. Het lid leest de brief voor waarnaar zij verwijst, waarin melding wordt gemaakt van risico's op “ernstige disfuncties”.

Wat antwoordt de minister daarop?

Waarom voorziet het wetsontwerp niet in alternatieve straffen, in overeenstemming met de in de beleidsnota aangekondigde intenties van de minister? Wanneer zullen dergelijke maatregelen ter stemming worden voorgelegd?

Het lid roept op tot een doordachte en gestructureerde invoering van de wetten en benadrukt het belang van sensibilisering, preventie en voorlichting om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Tot slot hekelt het lid de zeer strenge strafmaat en de houding van de minister. Die gaat er kennelijk van uit dat de rechters rekening zullen houden met verzachtende omstandigheden. Het komt de rechters nochtans niet toe buitensporige straffen te corrigeren. Het is de verantwoordelijkheid van de wetgever een en ander naar behoren op te stellen.

contenu. Qu'est-ce qui justifie cet avis négatif? Aucune réponse n'a été donnée à ce stade.

De manière générale, M. Legasse note les critiques émanant des autorités judiciaires, en particulier les juges de police, ainsi que des partenaires de la majorité. Il s'adresse ensuite au groupe N-VA: comment soutenir ce texte après autant de critiques, sans revenir vers le gouvernement flamand? Ne faudrait-il pas davantage de cohérence, et même du courage politique? Le groupe PS estime nécessaire d'organiser une nouvelle réunion pour discuter de ce texte et prendre davantage de temps, car la méthode actuelle relève de la précipitation, voire de l'amateurisme. Il conclut en qualifiant cela, non sans ironie, de “bonne gouvernance à la sauce N-VA”.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) constate que les projets de loi en matière pénale ayant obtenu l'urgence au Parlement se succèdent, dans un domaine qui n'est pas anodin. Il s'agit d'une réforme du droit qui est mal préparée par le gouvernement.

Les magistrats qui sont censés appliquer le nouveau droit expriment leurs inquiétudes et se posent des questions. Il en va de même des administrations et des institutions. Les systèmes informatiques ne sont pas prêts non plus, dit-on. L'ordre judiciaire a demandé au gouvernement de reporter l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal. Il en va notamment de la sécurité juridique. La membre donne lecture du courrier auquel elle renvoie, qui fait état de risques de “dysfonctionnements graves”.

Que répond le ministre?

Pourquoi le projet de loi ne prévoit-il pas des peines alternatives, conformément aux intentions du ministre annoncées dans sa note de politique générale? À quand le vote de telles mesures?

La membre plaide pour une entrée en vigueur de lois réfléchies et ordonnées et met l'accent sur l'importance de la sensibilisation, de la prévention et de l'éducation pour améliorer la sécurité routière.

Enfin, la membre dénonce l'échelle des peines très sévère et l'attitude du ministre qui semble compter sur les magistrats pour tenir compte de circonstances atténuantes. Pourtant, il n'appartient pas aux juges de corriger les peines excessives, c'est la responsabilité du législateur.

De heer Julien Matagne (Les Engagés) deelt mee dat zijn fractie het wetsontwerp steunt. Het strekt ertoe noodzakelijke, pragmatische en langverwachte aanpassingen door te voeren. Het komt tegemoet aan concrete verzoeken van de politiediensten en verbetert de samenhang van het wettenarsenaal.

Ten eerste strekt het wetsontwerp tot instelling van een geharmoniseerde duur van het tijdelijk rijverbod tot 12 uur voor alle gevallen van rijden onder invloed. Die maatregel geeft een duidelijk signaal. Daarnaast wordt aldus het werk van de politie op het terrein vereenvoudigd.

Ten tweede voegt het wetsontwerp ketamine toe aan de lijst van verboden drugs in het verkeer. Dat is een cruciale wijziging in het licht van het veranderend gedrag. De vaststellingen op het terrein spreken voor zich.

Die drug is vandaag zowel in het uitgaansleven als daarbuiten alomtegenwoordig. Het is de verantwoordelijkheid van het Parlement daarmee rekening te houden om de veiligheid van alle gebruikers te waarborgen.

Ten derde verschaft het wetsontwerp duidelijkheid over de regels inzake het immobiliseren van voertuigen als veiligheidsmaatregel.

Die verduidelijking, waar met name het College van procureurs-generaal om had gevraagd, zal zorgen voor meer samenhang en rechtszekerheid bij de toepassing van dergelijke maatregelen.

Ten vierde bevat het wetsontwerp een definitie van een motorvoertuig die ertoe leidt dat elektrische steps worden uitgesloten van de toepassing van straffen van vervallenverklaring, behoudens gemotiveerde beslissing van de rechter. Die genuanceerde aanpak verdient steun.

Aldus kan gevaarlijk gedrag worden bestraft, ook met de step, terwijl toch wordt erkend dat die toestellen passen in een benadering die stoelt op micromobiliteit en multimodaliteit, met name als aanvulling op het openbaar vervoer. Het is uiteraard zaak verantwoord gebruik te blijven aanmoedigen.

Daarnaast steunt de fractie van de spreker ook de verlenging van de termijn voor het verzenden van de processen-verbaal van 15 naar 30 dagen. Die aanpassing houdt rekening met de praktische realiteit bij de politiediensten, waarbij de verplichting om bestuurders binnen die termijn te identificeren wordt behouden, ook voor bedrijfs- of leasewagens.

Mevrouw Fatima Lamarti (Vooruit) zegt dat haar fractie altijd duidelijke voorstander is geweest van strenge en doeltreffende sancties voor wegcriminel. Wie de

M. Julien Matagne (Les Engagés) affirme le soutien de son groupe au projet de loi à l'examen. En effet, il apporte des adaptations nécessaires, pragmatiques et attendues. Il répond à des demandes concrètes formulées par les services de police et améliore la cohérence de l'arsenal juridique.

Premièrement, le projet prévoit l'harmonisation de la durée de l'interdiction temporaire de conduire à 12 heures pour tous les cas de conduite sous influence. Cette mesure envoie un signal clair. Elle a également le mérite de simplifier le travail des forces de l'ordre sur le terrain.

Deuxièmement, le projet de loi ajoute la kétamine dans la liste des drogues interdites au volant. Il s'agit d'une adaptation indispensable face à l'évolution des comportements. Les constats de terrain sont sans appel.

Cette substance est aujourd'hui largement répandue tant dans la vie nocturne qu'en dehors. Il est de la responsabilité du Parlement d'en tenir compte pour garantir la sécurité de tous les usagers.

Troisièmement, le projet de loi apporte une clarification des règles en matière d'immobilisation des véhicules comme mesure de sûreté.

Cette précision, demandée notamment par le Collège des procureurs généraux, permettra une application plus cohérente et juridiquement sécurisée de ces mesures.

Quatrièmement, le projet de loi offre une définition du véhicule à moteur excluant les trottinettes électriques pour l'application des peines de déchéance, sauf décision motivée du juge. Cette approche nuancée mérite le soutien.

Elle permet de sanctionner les comportements dangereux, y compris en trottinette tout en reconnaissant que ces engins s'inscrivent dans une logique de micro-mobilité et de multimodalité notamment en complément des transports publics. Il est important de continuer à encourager un usage responsable, bien entendu.

Par ailleurs, le groupe de l'orateur soutient également l'extension du délai d'envoi des procès-verbaux de 15 à 30 jours. Cette adaptation tient compte des réalités opérationnelles des services de police tout en maintenant l'exigence d'identification des conducteurs dans ce délai en ce compris pour les véhicules d'entreprise ou de leasing.

Mme Fatima Lamarti (Vooruit) signale que son groupe a toujours été résolument favorable à des sanctions sévères et efficaces à l'encontre des criminels de la

veiligheid van anderen in gevaar brengt, moet ook effectief uit het verkeer worden gehaald.

Met dit wetsontwerp worden een aantal belangrijke stappen in de goede richting gezet. Ten eerste krijgt de politie meer ademruimte om pv's te verwerken, zodat niemand zijn straf ontloopt. Ten tweede wordt een einde gesteld aan de verwarring rondom het rijverbod bij intoxicatie: geen gepuzzel meer, met twee, drie of zes uur, maar standaard twaalf uur. De hoogste lat wordt hier gekozen. Voorts wordt de lijn doorgetrokken naar alle drugs met de toevoeging van ketamine aan de verboden middelen.

Ook ten aanzien van e-steps ontstaat duidelijkheid. Het is immers niet logisch om een step te vergelijken met een auto.

Al deze ingrepen dragen bij aan een beleid dat begrijpelijk en eerlijk is en de zwaarste overtreders aanpakt.

Maar deze stappen alleen volstaan niet. De komende tijd blijft er nog veel werk voor de boeg onder andere inzake alcohol en recidive.

Elk jaar verliezen in België nog altijd meer dan 500 mensen het leven in het verkeer en raken ongeveer 45.000 mensen gewond. Achter de cijfers gaan menselijke drama's schuil. Families die plots een geliefde verliezen, kinderen die op weg naar school betrokken raken bij een ongeval en met letsels verder moeten leven die hun toekomst voor altijd tekenen.

Dat mag nooit als onvermijdelijk worden beschouwd. Mits men de juiste maatregelen neemt, is een groot deel van dat menselijk leed perfect vermijdbaar, door te kiezen voor meer verkeersveiligheid en voor een consequente handhaving.

Het lid betreurt dan ook dat de doelstellingen rond verkeersveiligheid herhaaldelijk niet worden gehaald.

Een van de redenen daarvoor is dat het zogenaamde laaghangende fruit ondertussen grotendeels geplukt is. De eenvoudige maatregelen zijn genomen, maar dat betekent net dat de volgende stappen moeten worden voortgezet. Vooruit wil ambitie. Naar nul verkeersdoden. Dat betekent zonder taboes kijken naar bijkomende maatregelen., op het gebied van handhaving, infrastructuur, regelgeving en bewustmaking. Het impliceert

route. Quiconque met en danger la sécurité d'autrui doit être effectivement écarté de la circulation.

Le projet de loi à l'examen initie plusieurs mesures importantes qui vont dans la bonne direction. Premièrement, la police disposera d'une plus grande marge de manœuvre pour traiter les procès-verbaux, de sorte que toute infraction fera effectivement l'objet d'une sanction. Deuxièmement, le texte à l'examen clarifie le régime de l'interdiction de conduire en cas de conduite sous influence en supprimant les durées de deux, trois ou six heures. L'interdiction temporaire sera désormais fixée de manière uniforme à douze heures, soit la limite la plus élevée. En ce qui concerne la conduite sous l'emprise de stupéfiants, la kétamine sera ajoutée à la liste des substances interdites.

La situation est également clarifiée à l'égard des trottinettes électriques. Il n'est en effet pas logique de comparer une trottinette à une voiture.

Toutes ces mesures permettront de mettre en place une politique claire et équitable, axée sur la répression des infractions routières les plus graves.

Ces mesures, à elles seules, ne sauraient toutefois suffire. Les travaux devront être poursuivis dans les mois à venir, notamment en ce qui concerne la conduite sous influence de l'alcool et les situations de récidive.

Chaque année en Belgique, plus de 500 personnes perdent encore la vie dans un accident de la circulation et environ 45.000 autres sont blessées. Derrière ces chiffres se jouent des drames humains. Des familles qui perdent soudainement un être cher, des enfants qui sont victimes d'un accident en se rendant à l'école et qui en gardent des séquelles à vie.

Ces situations ne peuvent jamais être considérées comme inévitables. Une grande partie de cette souffrance humaine pourrait parfaitement être évitée en prenant les mesures adéquates, en optant pour une sécurité routière renforcée et pour un contrôle conséquent.

L'intervenante déplore donc qu'année après année, les objectifs en matière de sécurité routière ne soient pas atteints.

Cette situation s'explique en partie par le fait que les mesures faciles à mettre en œuvre ont entre-temps été prises en grande partie. Or, c'est précisément la raison pour laquelle la démarche doit être poursuivie. Vooruit veut de l'ambition. L'objectif est de parvenir à zéro mort sur les routes. À cet effet, il convient d'envisager des mesures supplémentaires, sans tabous, en matière de contrôles et au niveau des infrastructures, de la

consequent optreden tegen wie de regels bewust naast zich neerlegt.

Laat het duidelijk zijn: elke verkeersdode is er een te veel. Het is de verantwoordelijkheid van beleidmakers om alles in het werk te stellen teneinde het aantal slachtoffers drastisch naar beneden te halen.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) herinnert eraan dat op 8 april 2026 het nieuwe Strafwetboek in werking treedt.

Zonder aanpassing van de wegverkeerswet zouden rechters en parketten geconfronteerd worden met conflicten tussen de nieuwe algemene strafrechtelijke regels en de bestaande verkeersrechtelijke sancties. Niets doen is dus geen optie, het spreekt vanzelf dat de datum dient te worden aangehouden.

Er worden reeds geruime tijd inspanningen geleverd om deze deadline te halen. Het blijkt dat er heel wat initiatieven werden genomen, waarbij het uiteraard gaat om een wisselwerking waarbij iedereen zijn verantwoordelijkheid dient op te nemen. De vraag is of deze wisselwerking altijd optimaal was. Dat moet ieder voor zichzelf uitmaken.

In maart 2025 zijn dan ook alle bevoegde federale en gefedereerde diensten nogmaals door de FOD Justitie aangeschreven met de vraag om de regelgeving die onder hun bevoegdheid vallen te harmoniseren met het nieuwe Strafwetboek dat klaar stond om uitgerold te worden. Hierbij werden richtlijnen meegegeven voor de correcte aanpassing van het recht en werden contactpersonen binnen de FOD Justitie aangewezen die beschikbaar waren voor vragen en ondersteuning. De vraag is of dat hier ook correct is mee omgegaan en dat iedereen de sense of urgency heeft gevoeld.

De regering heeft daarnaast ook collectief en meerdere keren besloten om de inwerkingtreding op 8 april aan te houden. Op vrijdag 13 maart 2026 werd dit nog op de kern bevestigd. Het feit dat de leden nu iets anders vragen, betekent warm en koud blazen, die voor de regering problematisch is zonder dat de burger er beter van wordt.

Elk vertragingmaneuver betekent chaos.

Het wetsontwerp biedt inhoudelijke en concrete verbeteringen. Men denke aan de harmonisatie van de tijdelijke rijverboden bij alcohol op twaalf uur, of de expliciete opname van ketamine in de lijst van verboden stoffen

réglementation et de la sensibilisation. Il convient en outre d'agir de manière cohérente à l'encontre de ceux qui enfreignent délibérément les règles.

Soyons clairs: chaque mort sur la route est une victime de trop. Il incombe aux décideurs politiques de tout mettre en œuvre pour réduire drastiquement le nombre de victimes.

Mme Gielis (cd&v) rappelle que le nouveau Code pénal entrera en vigueur le 8 avril 2026.

Sans modification de la loi relative à la police de la circulation routière, les juges et les parquets risqueraient de se retrouver confrontés à des contradictions entre les nouvelles règles pénales générales et les sanctions existantes en cas d'infraction au code de la route. Ne rien faire n'est donc pas une option. Il va de soi que la date prévue doit être respectée.

Des efforts sont déployés depuis un certain temps déjà pour respecter ce délai. De nombreuses initiatives ont manifestement été prises, ce qui suppose évidemment une interaction entre différentes parties, chacune étant appelée à assumer ses responsabilités. On peut se demander si cette interaction a toujours été optimale. À chacun d'en juger par lui-même.

En mars 2025, le SPF Justice a donc adressé un nouveau courrier à l'ensemble des services compétents, au niveau fédéral et des entités fédérées, en leur demandant d'aligner la réglementation relevant de leur compétence sur le nouveau Code pénal qui serait mis en œuvre sous peu. Dans ce contexte, des directives ont été transmises afin de parvenir à une modification correcte de la législation et des personnes de contact ont été désignées au sein du SPF Justice pour répondre aux questions et apporter un soutien. Il est permis de se demander si cette démarche a été correctement suivie et si tous les acteurs ont saisi le sens de l'urgence.

Parallèlement, le gouvernement a également décidé, collectivement et à plusieurs reprises, de maintenir l'entrée en vigueur au 8 avril. Cette décision a encore été confirmée lors du Conseil des ministres restreint du vendredi 13 mars 2026. Le fait que les membres demandent maintenant un report revient à souffler le chaud et le froid. Une telle attitude est problématique pour le gouvernement et ne profite pas au citoyen.

Toute manœuvre dilatoire sera synonyme de chaos.

Le projet de loi à l'examen apportera des améliorations concrètes sur le fond. Songeons par exemple à l'harmonisation à douze heures des interdictions temporaires de conduire en cas de conduite sous influence

– wat de tools in de strijd tegen verkeersonveiligheid aanzienlijk gaat versterken. Er komt een evenwichtige regeling voor de elektrische steps, waarbij de nieuwe definitie van motorvoertuigen voorkomt dat gebruikers van lichte voertuigen disproportioneel zwaar kunnen worden gestraft, terwijl de rechter de mogelijkheid behoudt om streng op te treden indien dat ook nodig zou zijn. En dan tot slot ook nog de verhoging van de verjaringstermijn naar drie jaar en de verzendtermijn naar dertig dagen is noodzakelijk om die straffeloosheid door procedurefout of tijdsgebrek te voorkomen.

Deze maatregelen stellen de fractie van de spreker tevreden.

Maar daarnaast blijven er nog enkele technische onvolkomenheden, maar ze zijn niet van dien aard dat ze de wet blokkeren. Het alternatief is veel schadelijker dan de onvolkomenheden van dit ontwerp.

Het lid verklaart bijgevolg het wetsontwerp te steunen.

Mevrouw Katja Gabriëls (Anders.) wachtte al een tijdje op dit ontwerp. Het is uiteraard strikt noodzakelijk om te komen tot die inwerkingtreding van het Strafwetboek.

Feit is dat het wetsontwerp rijkelijk laat werd ingediend en dat de bespreking ervan plaatsvindt bij hoogdringendheid, op 17 maart 2026. 8 april is heel dichtbij. Dat is geen manier van werken in een zichzelf respecterend parlement.

Iedereen heeft nu het licht een beetje gezien, maar de brief van de balie aan de minister dateert van 15 januari 2026 en de brief van het College van procureurs-generaal van 28 januari. Dat is toch wel al een tijdje geleden dat er aan de alarmbel werd getrokken.

De krappe inwerkingtreding is onmogelijk voor het werkveld. Het zal ook leiden tot slechte wetgeving die daarna moet geredigeerd worden. En eigenlijk geeft de regering dat ook toe in haar memorie van toelichting bij dit ontwerp, want in de commentaar bij artikel 7 heeft de Raad van State aanbevolen om het woord “overtreder” te vervangen door “dader van het misdrijf”, aangezien de term “overtreding” niet meer bestaat in het nieuwe Strafwetboek.

En men stelt dan, hoewel de auteur van dit wetsontwerp het belang van deze opmerking erkent, kon het nodige werk voor deze aanpassing niet meer worden uitgevoerd voor de indiening van het ontwerp bij de Kamer, gezien de urgentie. De wijziging zal worden doorgevoerd in

de l'alcool, ou encore à l'ajout explicite de la kétamine dans la liste des substances interdites – ce qui renforcera considérablement les outils utilisés dans la lutte contre l'insécurité routière. Un dispositif équilibré sera mis en place pour les trottinettes électriques, la nouvelle définition de véhicule à moteur permettant d'éviter que les utilisateurs de véhicules légers soient sanctionnés de manière disproportionnée, tout en laissant au juge la possibilité d'infliger des sanctions sévères le cas échéant. Enfin, l'allongement du délai de prescription à trois ans et du délai pour l'envoi des procès-verbaux à trente jours apparaît nécessaire pour prévenir l'impunité liée à des vices de procédure ou à des délais trop courts.

Le groupe de l'intervenante se félicite de ces mesures.

Quelques imperfections techniques subsistent encore, mais celles-ci ne sont pas de nature à bloquer la loi. L'alternative serait nettement plus préjudiciable que les imperfections relevées dans le texte à l'examen.

L'intervenante déclare donc soutenir le projet de loi à l'examen.

Mme Katja Gabriëls (Anders.) attendait ce projet depuis un certain temps. Il est bien sûr strictement nécessaire d'aboutir à cette entrée en vigueur du Code pénal.

Le fait est que le projet de loi a été déposé très tardivement et qu'il sera examiné en urgence le 17 mars 2026. Le 8 avril approche à grands pas. Ce n'est pas une façon de travailler dans un Parlement qui se respecte.

Tout le monde a désormais un peu pris conscience de la situation, mais la lettre du barreau adressée au ministre date du 15 janvier 2026 et celle du Collège des procureurs généraux du 28 janvier. Cela fait déjà un moment que la sonnette d'alarme a été tirée.

Une entrée en vigueur aussi précipitée est impossible pour les acteurs de terrain. Il en résultera en outre une mauvaise législation, qu'il faudra ensuite corriger. Le gouvernement le reconnaît d'ailleurs lui-même dans l'exposé des motifs joint à ce projet: dans son commentaire sur l'article 7, le Conseil d'État a recommandé de remplacer le mot “contrevenant” par les mots “auteur de l'infraction”, le terme “contravention” n'existant plus dans le nouveau Code pénal.

On constate également que, bien que l'auteur du projet de loi reconnaisse l'intérêt de cette observation, le travail nécessaire à la modification n'a pas pu être réalisé avant le dépôt du projet à la Chambre, compte tenu de l'urgence. Par conséquent, cette modification

een volgende aanpassing van de wet. Bij belangrijke wetgeving nu al aankondigen dat er nieuwe wetgeving komt, het is een werkwijze die men maar zelden ziet. De opmerkingen van sommige leden van de meerderheid verdienen respect. Men dient in een parlement inderdaad de tijd te nemen om wijzigingen op het juiste moment te brengen.

Een tweede punt betreft de aanzienlijke wijziging van de verkeerswetgeving, waarbij de strafmaten naar aanleiding van het nieuwe Strafwetboek ingrijpend worden aangepast. Dit vereist inderdaad betrokkenheid van die stakeholders op het terrein, zoals politierechters, Vias institute enzovoort. Er werden adviezen gevraagd, maar ze zitten niet in het dossier. Vermoedelijk zijn ze niet beschikbaar, uitgezonderd het advies van de Raad van State.

Dat is eigenlijk niet ernstig.

Het merendeel van de aanpassingen in het ontwerp heeft betrekking op de omzetting van bestaande straffen naar nieuwe straffen. Men zegt dat men zoveel mogelijk het status quo wil behouden. Daarnaast heeft de Raad van State terecht een aantal aanzienlijke wijzigingen of aanpassingen in het huidige Strafwetboek vastgesteld. Dit zijn dan toch wel serieuze wijzigingen zijn tegenover een huidige status quo.

Het is een kwestie van keuze. Ofwel blijft het status quo behouden, ofwel gaat men naar die filosofie van het nieuwe Strafwetboek, dat toch wel in een aantal gevallen veel zwaardere straffen oplegt. Dat zijn keuzes waar het werkveld zich over zou moeten kunnen uitspreken.

Het geeft een voorbeeld met betrekking tot de gevangenisstraf zoals vastgelegd in artikel 33, paragraaf 2, van de wet van 1968. Dit artikel betreft vluchtmisdrijf waarbij lichamelijke letsels zijn ontstaan. In dat geval wordt de minimale gevangenisstraf verhoogd van vijftien dagen naar zes maanden. In het nieuwe Strafwetboek wordt dit opnieuw als beleidskeuze bevestigd.

Wanneer het gaat om de minimale gevangenisstraf bij misdrijven zoals vluchtmisdrijf met dodelijke afloop, is het verschil nog aanzienlijk groter. De huidige minimumstraf van vijftien dagen in het verkeerswetboek wordt opgetrokken naar meer dan drie jaar. Dat weerspiegelt de filosofie van het nieuwe Strafwetboek, waarin wordt gesteld dat korte gevangenisstraffen van minder dan zes maanden weinig zinvol zijn en rechters worden aangemoedigd om alternatieve straffen op te leggen.

Het dient echter duidelijk te zijn dat men ofwel vasthoudt aan de bestaande situatie, ofwel nieuwe keuzes maakt die grote gevolgen hebben voor beslissingen die

sera apportée lors d'une prochaine révision de la loi. Il est plutôt rare d'annoncer de nouvelles mesures à l'avance dans le cadre d'une législation majeure. Les observations de certains membres de la majorité méritent le respect: au sein d'un Parlement, il est essentiel de prendre le temps d'apporter les modifications au moment opportun.

Un deuxième point concerne la modification substantielle de la législation routière, dans laquelle les sanctions sont en effet profondément modifiées en fonction du nouveau Code pénal. Ce travail exige effectivement la participation des parties prenantes sur le terrain – tels que les juges de police, VIAS, etc. Des avis ont été sollicités, mais ils ne figurent pas dans le dossier. Ils ne sont probablement pas disponibles, à l'exception de l'avis du Conseil d'État.

En réalité, ce n'est pas sérieux.

La plupart des modifications prévues par le projet visent à convertir les peines existantes en nouvelles peines. Les auteurs affirment vouloir préserver autant que possible le *statu quo* mais, parallèlement, le Conseil d'État a, à juste titre, relevé plusieurs modifications ou adaptations importantes du Code pénal actuel. Il s'agit donc de modifications significatives par rapport à la situation actuelle ou au *statu quo*.

C'est une question de choix: soit on maintient le *statu quo*, soit on adopte la philosophie du nouveau Code pénal, qui prévoit des peines nettement plus lourdes dans certains cas. Il s'agit de choix à propos desquels les acteurs de terrain devraient pouvoir se prononcer.

L'intervenante donne un exemple concernant la peine d'emprisonnement prévue à l'article 33, § 2, de la loi de 1968. Cet article porte sur les délits de fuite ayant entraîné des lésions corporelles. Pour ceux-ci, la peine d'emprisonnement minimale passera de quinze jours à six mois. Le nouveau Code pénal confirme à nouveau ce choix politique.

En ce qui concerne la peine d'emprisonnement minimale prévue pour des infractions telles que le délit de fuite ayant entraîné la mort, la différence sera encore beaucoup plus grande. La peine minimale de quinze jours actuellement prévue par le Code de la route est portée à plus de trois ans. Cela reflète la philosophie du nouveau Code pénal, selon laquelle les peines inférieures à six mois sont peu pertinentes et qui encourage les juges à infliger des peines alternatives en pareil cas.

Il faut toutefois bien comprendre qu'il s'agit soit de s'en tenir à la situation actuelle, soit de faire de nouveaux choix qui auront des conséquences importantes sur les

vanaf 8 april moeten worden genomen. Advies van de politierechters ware welkom geweest.

Vervolgens bespreekt het lid twee nieuwe elementen die worden ingevoerd.

Het eerste betreft de harmonisering van het tijdelijk rijverbod bij rijden onder invloed. Enerzijds begrijpt de spreekster dat uniformering naar twaalf uur meer duidelijkheid schept en eenvoudiger is voor de praktijk. Anderzijds herinnert zij eraan dat de verschillende termijnen oorspronkelijk gebaseerd waren op de tijd die het menselijk lichaam nodig heeft om intoxicatie af te breken. Het tijdelijk rijverbod is immers geen straf, maar een voorlopige veiligheidsmaatregel. De eigenlijke straf volgt later.

Zij benadrukt dat rijden en drinken nooit samengaan, maar wijst erop dat bestuurders al geconfronteerd worden met een onmiddellijke inning van 179 euro, waarna de definitieve straf nog volgt. Maar er bestaat toch een onderscheid tussen iemand die drie glazen drinkt en terecht aan de kant wordt gezet, maar wiens uiteindelijke bestraffing later moet worden bepaald. De keuze voor uniformering is duidelijk, maar roept wel vragen op.

Wat de toevoeging van ketamine aan de lijst van te testen stoffen betreft, is de vraag of de minister, samen met zijn regeringspartners, zicht heeft op de termijn waarop dit effectief kan worden uitgevoerd. De minister verwees naar een aanbesteding voor speekseltesten.

Namens haar fractie besluit de spreekster dat het wetsontwerp, waar al lang om wordt gevraagd en dat dringend nodig is, veel te laat komt. Zij verwijst naar berichten dat rechters zittingen zullen uitstellen omdat zij niet klaar zijn voor de inwerkingtreding. Zowel de Nederlandstalige als Franstalige balies trokken al half januari aan de alarmbel. Ook het College van procureurs-generaal uitte zware bezorgdheden. Meer dan 80 procent van de magistraten pleit voor uitstel. De gerechtelijke vakantie laat een beperkt uitstel toe.

Niet alle regeringspartijen houden vast aan de datum van 8 april. Dat is niet het enige dossier waarin de minister van Justitie de zaken anders interpreteert dan haar coalitiepartners. Een collega beweerde dat elke vertraging chaos zou veroorzaken, maar het net het vasthouden aan de gegeven datum die tot chaos zal leiden, niet het luisteren naar het werkveld. Vier dagen na de stemming van de plenaire vergadering zouden alle systemen al moeten zijn aangepast en zouden rechters het nieuwe

décisions qui seront prises à partir du 8 avril. L'avis des juges de police aurait été le bienvenu.

La membre aborde ensuite deux nouveaux éléments.

Le premier porte sur l'harmonisation de l'interdiction temporaire de conduire en cas de conduite sous influence. D'une part, l'intervenante comprend que fixer la durée à douze heures clarifiera la situation et simplifiera la mise en pratique. D'autre part, elle rappelle que les durées initialement prévues étaient fondées sur le temps dont le corps a besoin pour éliminer l'intoxication. En effet, l'interdiction temporaire de conduire n'est pas une sanction, mais bien une mesure de sécurité temporaire, et la sanction effective intervient ultérieurement.

Elle souligne que la conduite et l'alcool ne font jamais bon ménage, et rappelle que les conducteurs se voient déjà infliger une amende immédiate de 179 euros, à laquelle s'ajoute ensuite la sanction définitive. Il faut toutefois nuancer: une personne qui boit trois verres peut être arrêtée à juste titre, mais sa sanction finale sera déterminée ultérieurement. Le choix de l'uniformisation est clair, mais il soulève toutefois des questions.

Concernant l'ajout de la kétamine à la liste des substances à dépister, la question est de savoir si le ministre, et ses partenaires au sein du gouvernement, savent quand cette disposition pourra être mise en œuvre effectivement. Le ministre a renvoyé à un appel d'offres concernant des tests de salive.

Au nom de son groupe, l'intervenante conclut en indiquant que le projet de loi, attendu depuis longtemps et urgemment nécessaire, arrive bien trop tard. Elle souligne qu'il se dit que, n'étant pas prêts pour son entrée en vigueur, certains juges repousseront certaines audiences. Tant les barreaux néerlandophones que les barreaux francophones ont tiré la sonnette d'alarme dès la mi-janvier, et le Collège des procureurs généraux a lui aussi exprimé de vives inquiétudes. Plus de 80 % des magistrats demandent un report, mais les vacances judiciaires ne permettent de prévoir qu'un report limité.

Tous les partis de la majorité ne s'accordent pas sur la date du 8 avril. Ce n'est pas le seul dossier dans lequel la ministre de la Justice interprète les choses autrement que ses partenaires de coalition. Un collègue a affirmé que tout retard entraînerait le chaos. Or, c'est précisément le maintien de cette date qui sera source de chaos, et non l'écoute du terrain. Quatre jours après le vote en séance plénière, tous les systèmes devront-ils déjà avoir été adaptés et les juges devront-ils appliquer

wetboek moeten toepassen? Neemt men zichzelf nog ernstig wanneer men denkt dat uitstelmanoeuvres het probleem zijn?

Het lid constateert dat een tweede lezing van het voorliggende wetsontwerp noodzakelijk is, niet om te vertragen, maar om kwaliteitsvolle en toepasbare wetgeving te maken.

B. Antwoorden van de minister

Context

Het wetsontwerp ondergaat de invloed van de wetgeving die tijdens de vorige zittingsperiode tot stand kwam. De administratie van de minister heeft pas op 27 februari 2025 kennisgenomen van de exacte gevolgen van het nieuwe Strafwetboek voor de wegverkeerswet. Een nauwkeurige analyse vond plaats in samenwerking met het College van procureurs-generaal met het oog op het behoud van het statu quo wat de rechten betreft. Dat college bezorgde dan zijn uiteindelijke tekst in juni 2025 aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vervolgens werd nog overleg gepleegd om verder af te stemmen. In minder dan een jaar werden de meeste wijzigingen voorbereid. Er werd snel en grondig gewerkt, onder meer ook met de FOD Justitie.

Er bestaat een engagement om de wegverkeerswet tijdig klaar te krijgen om de goede uitwerking van het nieuwe Strafwetboek niet te verhinderen en rechtsonzekerheid in het verkeersrecht te vermijden.

Verkeersveiligheid

Verschillende fracties leggen de nadruk op meer verkeersveiligheid. Het wetsontwerp is geen eindpunt, maar slechts een tussenstap. Het kabinet en de administratie werken aan een aantal initiatieven ter zake met partners.

Vlaamse regering

De Federale Staat had overleg met de deelstaten en daarbij werd een verkorte termijn voor advies afgesproken. Er werd rekening gehouden met de ontvangen opmerkingen. Het advies van het Vlaams Gewest luidt als volgt: "De definitie van motorvoertuig kan alleen toegepast worden op de bepalingen van de wegverkeerswet en kan geen invloed hebben op de uitvoeringsbesluiten van de gewestelijke regelgeving." De memorie van toelichting verwijst hiernaar.

le nouveau Code? Est-il sérieux de penser que les manœuvres dilatoires sont le problème?

La membre constate qu'une deuxième lecture du projet de loi à l'examen apparaît nécessaire, non pas pour ralentir le processus, mais pour élaborer une législation de qualité et qui soit applicable.

B. Réponses du ministre

Contexte

Le projet de loi subit l'influence de la législation adoptée sous la législature précédente. L'administration du ministre n'a pris connaissance des répercussions exactes du nouveau Code pénal sur la loi sur la circulation routière que le 27 février 2025. Une analyse approfondie a été menée en collaboration avec le Collège des procureurs généraux afin de préserver le statu quo en matière de droits. Le Collège a ensuite transmis son texte définitif au SPF Mobilité et Transports en juin 2025. Des concertations ont alors été entamées afin de poursuivre l'harmonisation. La plupart des modifications ont été préparées en moins d'un an. Le travail a été mené de manière rapide et approfondie, notamment en collaboration avec le SPF Justice.

L'engagement a été pris de finaliser la loi sur la circulation routière dans le délai imparti afin de ne pas compromettre la mise en œuvre du nouveau Code pénal et d'éviter toute insécurité juridique en matière de droit de la circulation routière.

Sécurité routière

Plusieurs groupes insistent sur le renforcement de la sécurité routière. Le projet de loi ne marque pas la fin d'un processus, mais seulement une étape intermédiaire. Le cabinet et l'administration élaborent une série d'initiatives en la matière avec des partenaires.

Gouvernement flamand

L'État fédéral a entamé une concertation avec les entités fédérées au terme de laquelle il a été convenu de raccourcir le délai pour rendre un avis. Les observations reçues ont été prises en compte. L'avis de la Région flamande s'énonce comme suit: "La définition du véhicule à moteur ne peut s'appliquer qu'aux dispositions de la loi sur la circulation routière et ne peut avoir d'incidence sur les arrêtés d'exécution de la réglementation régionale." (traduction) L'exposé des motifs y fait référence.

Rijden zonder geslaagd te zijn voor het theoretische of praktische examen werd uit de tekst gelicht op basis van het advies van de Vlaamse regering.

De strafmaat is alleen van toepassing op inbreuken op het federale recht, opnieuw na advies van de Vlaamse regering.

Incoherentie

De kwestie van het verband tussen doding in het verkeer en aantasting van de integriteit is geen bevoegdheid van de minister van Mobiliteit. Vragen met betrekking tot het nieuwe Strafwetboek dienen aan de bevoegde minister te worden gesteld in de commissie voor Justitie.

Status quo

Gevangenisstraffen van minder dan zes maanden worden niet meer uitgevoerd, tenzij de rechter anders oordeelt. Gevangenisstraffen worden pas uitgesproken bij zeer ernstige misdrijven, zoals vluchtmisdrijf of herhaaldelijk rijden zonder rijbewijs.

Zowel de wegverkeerswet als het Strafwetboek voorzien in een straf in de vorm van verval van het recht tot sturen, maar de wet betreffende de politie over het wegverkeer is beter geschikt voor verkeersovertredingen. Het is dus de bedoeling om het verval van het recht tot sturen uit het nieuwe Strafwetboek te halen voor verkeersovertredingen, maar dat is niet gebeurd voor verzwaarde doding in het verkeer of integriteitsaantasting.

Door de wijziging kan dat wel uitdrukkelijk gebeuren.

Zowel het Strafwetboek als de wegverkeerswet voorzien in de inbeslagname van het voertuig. Dankzij de wijziging kunnen de bepalingen van de wegverkeerswet worden toegepast.

Ketamine

Het is niet te vroeg om de stof op te nemen in de lijst van stoffen in voor bestraffing in aanmerking kan worden genomen. Dit dient nu te gebeuren zodat de FOD Justitie het lastenboek kan opstellen voor de nieuwe speekseltesten. De minister van Justitie komt het toe om de kwestie nadien op te volgen. Aangezien de toevoeging deel uitmaakt van het regeerakkoord, worden geen problemen verwacht.

La conduite sans avoir réussi l'examen théorique ou pratique a été retirée du texte sur la base de l'avis du gouvernement flamand.

Les échelles de peine ne s'appliquent qu'aux infractions à la législation fédérale, là encore suivant l'avis du gouvernement flamand.

Incohérence

La question du lien entre l'homicide dans le cadre de la circulation et l'atteinte à l'intégrité ne relève pas de la compétence du ministre de la Mobilité. Les questions portant sur le nouveau Code pénal doivent être posées à la ministre compétente au sein de la commission de la Justice.

Status quo

Les peines d'emprisonnement de moins de six mois ne sont plus exécutées, sauf décision contraire du juge. Les peines d'emprisonnement ne sont prononcées qu'en cas d'infractions très graves, telles que le délit de fuite ou la récidive de conduite sans permis.

Tant la loi relative à la police de la circulation routière que le Code pénal prévoient une peine de déchéance du droit de conduire, mais la loi sur la circulation routière est plus adaptée pour les délits routiers. Il est donc prévu d'exclure la déchéance du droit de conduire du nouveau Code pénal pour les infractions routières, mais cela n'a pas été fait pour l'homicide routier aggravé ou atteinte à l'intégrité.

Cette modification permet donc de l'exclure explicitement.

En ce qui concerne la saisie du véhicule, tant le Code pénal que la loi sur la circulation routière le prévoient. Cette modification permet d'appliquer les dispositions de la loi sur la circulation routière.

Kétamine

Il n'est pas trop tôt pour inscrire la kétamine dans la liste des substances susceptibles d'entraîner l'application de sanctions. Cette mesure doit être prise dès à présent afin que le SPF Justice puisse élaborer le cahier des charges pour les nouveaux tests salivaires. Il appartiendra à la ministre de la Justice d'assurer le suivi de cette question par la suite. Cet ajout faisant partie de l'accord de gouvernement, aucun problème n'est à prévoir en l'espèce.

Verzendtermijn pv's

België is met 30 dagen strenger dan de 5 maanden die Europa voorstelt om de band tussen inbreuk en pv te waarborgen.

Artikel 4

Dat het reeds opgelegde verval van toepassing blijft op elektrische steps en dat de wet niet met terugwerkende kracht wordt toegepast, is een politieke keuze.

Artikel 8

De houder van de kentekenplaat kan, indien hij niet heeft meegedeeld wie de bestuurder van het voertuig was op het moment van de feiten, een verval van het recht tot sturen opgelegd krijgen van acht dagen tot vijf jaar, dan wel definitief. Dat geldt echter niet bij recidive. De bedoeling is dus dat element toe te voegen.

Artikel 9

Betreffende recidive voor rijden zonder rijbewijs wordt de gevangenisstraf uit de sancties geschrapt.

De N-VA-fractie zou dat in strijd met het regeerakkoord vinden. Het is echter een gevolg van de aanpassing van de straffen aan het Strafwetboek. Er zal een straf van niveau 2 van toepassing zijn, maar tegelijk zou een gevangenisstraf gelden.

Die wordt daarom weggelaten. Op die manier is er geen overlapping en dat is beter.

Artikel 12

De opmerking over deze aanpassing, die tot doel heeft de tekst in overeenstemming te brengen met de laatste aanpassing van het nieuwe Strafwetboek, is terecht.

Artikel 13

Het woord "opzettelijk" is toegevoegd omdat iemand die bij een ongeval gewond is geraakt en onderweg is naar het ziekenhuis, fysiek niet in staat is de alcoholtest af te leggen. Die wijziging is overigens door de politie gevraagd.

De opzettelijke weigering wordt in het proces-verbaal vermeld.

Délai d'envoi des PV

En prévoyant un délai de trente jours, la législation belge est plus contraignante que la réglementation européenne, qui propose un délai de 5 mois pour garantir le lien entre l'infraction et le PV.

Article 4

Que la déchéance qui a déjà été prononcée reste applicable aux trottinettes électriques et que la loi ne soit pas appliquée rétroactivement procède d'un choix politique.

Article 8

En ce qui concerne la sanction pour le titulaire de la plaque d'immatriculation, s'il n'a pas désigné le conducteur du véhicule au moment des faits, une déchéance de huit jours à cinq ans, définitive, peut être prononcée, mais ce n'est pas prévu en cas de récidive. Le but est donc de l'ajouter ici.

Article 9

Concernant la sanction en cas de récidive pour la conduite sans permis, la peine de prison est supprimée de la sanction.

Le groupe N-VA semble considérer cela comme contraire à l'accord de gouvernement. C'est pourtant une conséquence de l'alignement des peines sur le niveau du Code pénal. Une peine de niveau 2 va s'appliquer, mais la peine de prison est déjà prévue.

Cette peine a donc été retirée du texte pour qu'il n'y ait pas de double emploi, ce qui est préférable.

Article 12

La remarque concernant cette modification, qui vise à mettre le texte en conformité avec la dernière modification du nouveau Code pénal, est judicieuse.

Article 13

Le mot "délibérément" a été ajouté, car une personne blessée dans un accident et en route vers l'hôpital n'est pas en mesure de souffler dans un éthylotest. Cette modification a d'ailleurs été demandée par la police.

Le refus délibéré est acté dans le PV.

Artikel 19

Het is de bedoeling rekening te houden met de laatste aanpassing van het Strafwetboek.

Artikel 22

De definitie in het wetsontwerp biedt de rechter nu al de mogelijkheid om het verval zo nauwkeurig mogelijk af te stemmen en het, indien nodig, uit te breiden tot elektrische steps of elektrische fietsen, mits de rechter dit motiveert.

De nieuwe definitie van “motorvoertuig” werd besproken met vertegenwoordigers van Justitie.

Artikel 25

Deze bepaling beoogt dat de straffen van verval uit de wegverkeerswet worden toegepast, en niet die van het nieuwe Strafwetboek voor verzwaarde doding in het verkeer of integriteitsaantasting. Deze bepaling kan dus worden overgenomen, maar idealiter zou het nieuwe Strafwetboek moeten worden aangepast (zie art. 2, *supra*).

Artikel 26

De bedoeling is dat de verbeurdverklaring van het voertuig wegens een verkeersovertreding wordt geregeld door deze wet zelf en niet door een bepaling van het Strafwetboek, in dit geval artikel 53. Deze bepaling bestond al. Enkel de verwijzing naar het artikel is dus gewijzigd. De bedoeling is deze maatregel uit te breiden tot doding in het verkeer en integriteitsaantasting, zoals onlangs aangepast in het nieuwe Strafwetboek.

Artikel 28

Dit betreft de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs indien er een ongeval heeft plaatsgevonden als gevolg van een ernstige fout. De bedoeling is de terminologie aan te passen aan het nieuwe Strafwetboek.

Artikel 30

Het artikel beoogt te verduidelijken welke politierechtbank bevoegd is voor de vrijgave van het geïmmobiliseerde voertuig. Het College van procureurs-generaal heeft geen opmerkingen gemaakt over die aanpassing, die die instantie overigens zelf had voorgesteld.

De door de N-VA voorgestelde aanpassing lijkt echter geen probleem op te leveren.

Article 19

L'intention est de tenir compte de la dernière modification du Code pénal.

Article 22

La définition introduite par le projet de loi permet déjà au juge d'ajuster la déchéance au plus près et de l'étendre, si nécessaire, aux trottinettes électriques ou aux vélos électriques, s'il motive sa décision.

La nouvelle définition du véhicule à moteur a été examinée avec des représentants de la Justice.

Article 25

Cette disposition permet d'assurer que ce sont les peines de déchéance de la loi sur la circulation routière qui vont être appliquées, et non celles du nouveau Code pénal pour l'homicide routier aggravé ou l'atteinte à l'intégrité. On peut donc reprendre cette disposition, mais il faudrait idéalement modifier le nouveau Code pénal (*cf.* art. 2, *supra*).

Article 26

Le but est que la confiscation du véhicule pour une infraction de circulation routière soit réglée par cette même loi et non par disposition du Code pénal, en l'occurrence l'article 53. Cette disposition existait déjà avant, ce n'est que la référence à l'article qui a donc changé. Le but est d'étendre cette mesure à l'homicide routier et l'atteinte à l'intégrité, telle que modifiée récemment dans le nouveau Code pénal.

Article 28

Cet article concerne le retrait immédiat du permis de conduire s'il y a eu un accident à la suite d'une faute grave. Le but est d'adapter la terminologie à celle du nouveau Code pénal.

Article 30

L'article vise à préciser à quel tribunal de police il y a lieu de demander la libération du véhicule immobilisé. Le Collège des procureurs généraux n'a pas formulé de remarques sur cette modification, qu'il avait d'ailleurs lui-même proposée.

Mais la modification proposée par la N-VA ne semble pas problématique.

Het lijkt daarentegen niet zinvol om een termijn vast te stellen waarbinnen de verzoeker de immobilisatie moet aanvechten. Als dat beroep gedurende de gehele periode van immobilisatie zou kunnen worden ingesteld, kan eventueel een termijn worden toegevoegd.

C. Replieken van de leden

De heer Frank Troosters (VB) mist een aantal elementen, onder meer inzake het negatief advies van het Vlaams Gewest, of het feit dat alle betrokken actoren op de rem staan.

De heer Dimitri Legasse (PS) betreurt dat de minister niet alle vragen beantwoordt, met name die van de leden van de meerderheid. Onder deze omstandigheden kan de PS-fractie het wetsontwerp niet steunen. Zij zal zich daarom onthouden.

De heer Staf Aerts (Ecolo-Groen) betreurt op zijn beurt dat de minister niet is ingegaan op een aantal vragen. Het is niet duidelijk waar de minister met dit wetsontwerp naartoe gaat en waarom spoed vereist is. De leden hadden maar tien dagen de tijd om de tekst te onderzoeken, het is een gemiste kans.

Mevrouw Katja Gabriëls (Anders.) komt terug op de spoedbehandeling en de korte termijn waarover de mensen op het terrein zullen beschikken om de wet correct toe te passen.

Als de minister van Justitie voet bij stuk houdt en aangeeft dat ze het regeerakkoord loyaal uitvoert, is de minister van Mobiliteit uiteraard betrokken partij en kan hij niet zomaar naar de bevoegdheid van een ander regeringslid verwijzen. De N-VA was trouwens heel duidelijk. Het is dringend nodig dat de regering bij een volgende bijeenkomst overleg pleegt over de inwerkingtreding op 8 april 2026.

Par contre, ajouter un délai dans lequel le requérant doit contester l'immobilisation ne semble pas utile. Si ce recours devait pouvoir être introduit pendant tout le temps d'immobilisation, on pourrait éventuellement ajouter un délai.

C. Répliques des membres

M. Frank Troosters (VB) déplore l'absence d'une série d'éléments, notamment en ce qui concerne l'avis négatif de la Région flamande ou les réticences exprimées par l'ensemble des acteurs concernés.

M. Dimitri Legasse (PS) regrette que le ministre ne réponde pas à toutes les questions posées, notamment par les membres de la majorité. Dans ces conditions, le groupe socialiste ne peut soutenir le projet de loi et s'abstiendra dès lors.

M. Staf Aerts (Ecolo-Groen) regrette également l'absence de réaction du ministre concernant une série de questions. On ne voit pas très bien où le ministre veut en venir avec ce projet de loi ni pourquoi l'urgence est invoquée. Les membres n'ont disposé que d'un délai de dix jours pour examiner le texte. Il s'agit d'une occasion manquée.

Mme Katja Gabriëls (Anders.) revient sur l'urgence et sur le délai réduit dont disposeront les acteurs de terrain pour appliquer correctement la loi.

Si la ministre de la Justice maintient sa position et indique qu'elle exécutera loyalement l'accord de gouvernement, le ministre de la Mobilité sera bien entendu concerné. Il ne pourra pas se contenter d'invoquer la compétence d'un autre membre du gouvernement. La N-VA a d'ailleurs été très claire. Il est urgent que le gouvernement, lors d'une prochaine réunion, se concerte au sujet de l'entrée en vigueur prévue le 8 avril 2026.

III. — **STEMMINGEN**

Art. 1

Dit artikel bevat de grondwettelijke bevoegdheidsgrondslag.

Art. 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Dit artikel wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 3

Dit artikel wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 4 en 5

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 6 tot 19

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 20

Dit artikel wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 21

Dit artikel wordt aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 22

Dit artikel wordt aangenomen met 12 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 23 tot 31

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

III. — **VOTES**Art. 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 3

Cet article est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 4 et 5

Ces articles sont successivement adoptés par 12 voix et 3 abstentions.

Art. 6 à 19

Ces articles sont successivement adoptés par 11 voix et 4 abstentions.

Art. 20

Cet article est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 21

Cet article est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

Art. 22

Cet article est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

Art. 23 à 31

Ces articles sont successivement adoptés par 11 voix et 4 abstentions.

Art. 32

Dit artikel wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 32

Cet article est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 33

Dit artikel wordt aangenomen met 12 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 33

Cet article est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

Art. 34

Dit artikel wordt aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 34

Cet article est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

Art. 35 en 36

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 35 et 36

Ces articles sont successivement adoptés par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 37

Dit artikel wordt aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 37

Cet article est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

Art. 38

Dit artikel wordt aangenomen met 12 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 38

Cet article est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

Art. 39

Dit artikel wordt aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 39

Cet article est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

Art. 40

Dit artikel wordt aangenomen met 12 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 40

Cet article est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

Art. 41

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de verschillende artikelen van het wetsontwerp.

Art. 41

Cet article règle l'entrée en vigueur des différents articles du projet de loi.

Art. 41 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* * *

Op verzoek van de heer *Frank Troosters* zal de commissie conform artikel 83 van het Kamerreglement overgaan tot een tweede lezing van het wetsontwerp. De commissie wenst tevens te kunnen beschikken over een wetgevingstechnische nota van de diensten.

De rapporteur, *De voorzitter,*
Wouter Raskin Frank Troosters

L'article 41 est adopté par 9 voix contre 3 et 3 abstentions.

*
* * *

À la demande de M. *Frank Troosters*, la commission procédera à une deuxième lecture du projet de loi, en application de l'article 83 du Règlement de la Chambre. La commission souhaite également pouvoir disposer d'une note de légistique des services.

Le rapporteur, *Le président,*
Wouter Raskin Frank Troosters