

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2002-2003

8 JANUARI 2003

Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid

Evocatieprocedure

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEER SIQUET

Art. 31

In het eerste lid van § 7 van het voorgestelde artikel 65ter, de tweede volzin doen vervallen.

Verantwoording

De verplichting om te betalen teneinde toegang te hebben tot een rechtscollege is strijdig met het beginsel dat iedereen het recht heeft om door een rechter te worden gehoord en om zijn zaak te pleiten.

Voorwaarden opleggen met betrekking tot een hoger beroep bij de politierechtbank is strijdig met het non-discriminatie- en het gelijkheidsbeginsel alsook met de beginselen uit het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, dat niet toestaat dat moet worden betaald om een verzoek te kunnen indienen bij een rechter.

Het is hoe dan ook absurd om de ontvankelijkheid van het verzoek te laten afhangen van de volledige betaling van de som, terwijl dat juist het onderwerp is van het geschil.

Zie:

Stukken van de Senaat:

2-1402 - 2002/2003:

Nr. 1: Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

8 JANVIER 2003

Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière

Procédure d'évocation

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. SIQUET

Art. 31

À l'article 65ter, § 7, alinéa 1^{er}, proposé, supprimer la deuxième phrase.

Justification

L'obligation de devoir payer afin d'avoir accès à un tribunal est contraire au principe selon lequel chacun a le droit d'être entendu par un juge et défendre sa cause.

Conditionner les possibilités d'appel au tribunal de police est contraire aux principes de non-discrimination et d'égalité et aux principes repris dans la Convention européenne des droits de l'homme qui interdit toute condition pécuniaire pour déposer une requête auprès d'un juge.

De toute façon, il serait d'une absurdité totale d'imposer le paiement complet de la somme pour que la requête soit recevable si c'est précisément le paiement en soi qui est contesté.

Voir:

Documents du Sénat:

2-1402 - 2002/2003:

N° 1: Projet évoqué par le Sénat.

Bevreemdend is, dat de Raad van State niets zegt over die volzin. Het Arbitragehof zal dit wetsontwerp vernietigen als die zin er blijft in staan.

Nr. 2 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 1bis (nieuw)

Een artikel 1bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

«Art. 1bis. — *In de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt een artikel 1bis ingevoegd, luidend als volgt:*

«Art. 1bis. — *De Koning kan, volgens de door Hem vastgestelde voorwaarden en nadere regels, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, prioritair voertuigen, voor zover zij een dringende opdracht vervullen, ontslaan van de verplichting tot naleving van sommige bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan of ze specifieke regels opleggen.*

Onder dringende opdracht wordt begrepen: elke verplaatsing bij een dreigende verstoring van de openbare orde of bij de preventie van of de hulpverlening bij onmiddellijke of dreigende ernstige lichamelijke of stoffelijke schade, die het belang van het wettelijk geregelde verkeersverloop overstijgt. De Koning stelt de draagwijdte van deze bepaling voor alle afzonderlijke categorieën van prioritair voertuigen vast.

Tevens kan Hij uitzonderlijk, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, toelaten dat bepaalde voertuigen worden erkend als prioritair voertuigen.»

Verantwoording

Artikel 1 van de wet betreffende de politie van het wegverkeer stelt dat de Koning de algemene reglementen vaststelt betreffende het wegverkeer. Hieraan moet een artikel 1bis worden toegevoegd, waarin afwijkingen op deze algemene reglementen worden toegestaan voor een categorie van voertuigen, namelijk de zogenaamde «prioritair» voertuigen.

Het is inderdaad noodzakelijk geworden om de reglementering van de prioritair voertuigen te herzien. Dit is wel duidelijk naar aanleiding van:

— het steeds drukker wordende verkeer, dat het de hulpdiensten niet gemakkelijker maakt om vlug op de plaats van het onheil te zijn;

— de toenemende agressieve sfeer in het verkeer, die het de hulpdiensten niet altijd even makkelijk maakt;

— de rechtspraak die, wegens een manke regelgeving, nogal eens in het nadeel van de bestuurders van prioritair voertuigen uitvalt. Dit is natuurlijk dubbel zo erg wanneer het mensen betreft die deze functie op vrijwillige basis uitoefenen (bijvoorbeeld vrijwillige brandweerlui);

Il est très étonnant que le Conseil d'État n'a pas pris position sur cette phrase. La Cour d'arbitrage annulera ce projet de loi si la phrase en question subsistera.

Ludwig SIQUET.

N° 2 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 1^{er}bis (nouveau)

Insérer un article 1^{er}bis (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 1^{er}bis. — *Dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, il est inséré un article 1^{er}bis, libellé comme suit:*

«Art. 1^{er}bis. — *Dans les conditions et selon les modalités fixées par Lui, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, exempter les véhicules prioritaires, pour autant qu'ils accomplissent une mission urgente, de l'obligation de respecter certaines dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ou leur imposer des règles spécifiques.*

Par mission urgente, il y a lieu d'entendre: tout déplacement effectué en cas de risque de perturbation de l'ordre public, en vue de prévenir un dommage corporel ou matériel grave, effectif ou imminent ou afin de porter secours aux victimes, lorsque ce dommage prime l'intérêt de l'écoulement de la circulation tel qu'il est réglé par la loi. Le Roi fixe la portée de cette disposition pour les différentes catégories de véhicules prioritaires.

À titre exceptionnel, Il peut également autoriser, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, que certains véhicules soient reconnus comme véhicules prioritaires.»

Justification

L'article 1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière dispose que le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière. Il convient d'insérer dans cette loi un article 1^{er}bis, prévoyant des dérogations auxdits règlements généraux pour une catégorie de véhicules, à savoir les véhicules dits «prioritaires».

Il s'impose en effet de revoir la réglementation relative aux véhicules prioritaires, et ce, à la lumière des éléments suivants:

— la densité croissante de la circulation, les véhicules prioritaires ayant de plus en plus de difficultés à se rendre rapidement sur les lieux des événements;

— l'augmentation de l'agressivité au volant, qui n'est pas de nature à faciliter la mission des services de secours;

— la jurisprudence qui, par suite d'une réglementation boiteuse, tourne assez souvent au désavantage des conducteurs de véhicules prioritaires. Cela est d'autant plus regrettable lorsqu'il s'agit de personnes qui exercent cette mission sur une base volontaire (par exemple, les pompiers volontaires);

— de recente discussie over de prioritaire wagen van de eerste minister.

De bestaande regeling in verband met de prioritaire voertuigen schept inderdaad problemen. De eerste leemte daarbij is het begrip «dringende opdracht». Het verkeersreglement geeft aan de bestuurder die met een prioritair voertuig een dringende opdracht uitvoert — met of zonder gebruik te maken van een speciaal geluidstoestel — de mogelijkheid om, mits hij bepaalde voorschriften volgt, geen rekening te houden met bepaalde andere regels, maar nergens is bepaald wat onder deze dringende opdrachten moet worden begrepen. Dat leidt tot juridische onduidelijkheid, tot vonnissen in het nadeel van de bestuurders van prioritaire voertuigen en helaas soms ook tot misbruiken in hoofde van de bestuurders van de prioritaire voertuigen zelf.

Het eerste dat dus dient te gebeuren is in de wet zelf een principiële bepaling op te nemen van een dringende opdracht. Wij willen dit begrip als volgt definiëren:

1. er moet een dreigende verstoring van de openbare orde of een onmiddellijk aanwezige ernstige lichamelijke of stoffelijke schade zijn, ofwel moet zulke ernstige schade dreigen;
2. in functie daarvan wordt er ofwel preventief ofwel hulpverlenend opgetreden, ofwel een mengeling van beide;
3. de ernst van de schade moet dusdanig zijn dat het wettelijk geregelde normale verkeersverloop niet opweegt tegen de opdracht die het prioritaire voertuig moet uitvoeren.

Het is de bedoeling dat deze algemene omschrijving van de dringende opdracht in de wet de basis vormt voor een specificering in een koninklijk besluit, te nemen in overleg met de betrokken bevoegde ministers, naar de verschillende categorieën van prioritaire voertuigen.

De specifieke bepalingen die onze Noorderburen hebben gegeven van de «dringende opdracht» voor de verschillende categorieën prioritaire voertuigen kunnen bij dit koninklijk besluit inspiratiebron en uitgangspunt zijn:

— voor de brandweer spreekt men daar van een «dringende» opdracht bij «het uitrukken bij brandbestrijding of hulpverlening bij onmiddellijk ernstig gevaar»;

— de Nederlandse politie voert een «dringende opdracht» uit bij «het zich begeven naar de plaats van ernstige verstoring van de openbare orde of naar de plaats waar men vreest dat de openbare orde ernstig zal worden verstoord, de verplaatsingen bij ernstige aanrandingen van «lijf of eerbaarheid» of de vrees daarvoor, bij dringende aanhouding van personen, bij hulpverlening waarbij redelijkerwijze mag worden verwacht dat mensenlevens onmiddellijk en ernstig bedreigd worden»;

— bij de ambulancediensten spreekt men van dringende opdracht als «het zich begeven naar de plaats van een ongeval, de spoedtransporten wanneer redelijkerwijze mag worden verwacht dat mensenlevens onmiddellijk en ernstig bedreigd worden» enzovoort.

Bovendien bepaalt het nieuwe artikel *1bis* dat eventuele uitzonderlijke vergunningen enkel kunnen worden gegeven op basis van een koninklijk besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad, zodat hierover de grootste mogelijke transparantie bestaat.

Uiteraard kan het niet de bedoeling zijn van een wetgevend initiatief om uitvoeringsbesluiten zelf voor te schrijven. Toch durven wij er bij de minister op aandringen:

— het verkeersreglement zodanig aan te passen dat bij een dringende opdracht steeds tegelijkertijd het zwaailicht en het bijzondere geluidssignaal moeten worden gebruikt. Bovendien kan, zoals hoger reeds gesteld, eraan worden gedacht om prioritaire voertuigen bij het uitvoeren van een dringende opdracht bijko-

— la discussion récente concernant le véhicule prioritaire du premier ministre.

Les règles actuelles relatives aux véhicules prioritaires posent en effet des problèmes. La première lacune à cet égard concerne la notion de «mission urgente». Le Code de la route permet au conducteur qui accomplit une mission urgente avec un véhicule prioritaire muni ou non d'un avertisseur sonore spécial de ne pas tenir compte — tout en respectant certaines prescriptions — de certaines autres règles, mais omet de préciser ce qu'il y a lieu d'entendre par «mission urgente». Cette lacune donne lieu à une certaine confusion juridique, à des jugements prononcés au détriment de conducteurs de véhicules prioritaires et, quelquefois aussi, à des abus dans le chef des conducteurs de véhicules prioritaires, etc.

La première chose à faire est d'insérer dans la loi elle-même la définition générale de la notion de mission urgente. Nous proposons de définir ce type de mission comme suit:

1. il faut qu'il y ait un risque imminent de perturbation de l'ordre public ou un dommage corporel ou matériel effectif et grave, ou bien qu'un tel dommage grave soit imminent;
2. en fonction de la situation, ou bien on intervient à titre préventif, ou bien on intervient pour porter assistance, ou bien l'on fait l'un et l'autre;
3. le dommage doit être d'une telle gravité que la mission que le conducteur du véhicule prioritaire doit accomplir prime l'écoulement normal de la circulation conformément aux prescriptions légales.

Le but est que cette définition générale de la mission urgente, telle qu'elle sera inscrite dans la loi, serve de base à l'élaboration d'un arrêté royal — à prendre en concertation avec les ministres compétents concernés — spécifiant les règles applicables aux différentes catégories de véhicules prioritaires.

Cet arrêté royal pourrait s'inspirer des différentes définitions que les Néerlandais ont données de la mission urgente pour les différentes catégories de véhicules prioritaires:

— pour les pompiers, l'intervention en vue de combattre le feu ou de dispenser de l'aide en cas de danger effectif et grave constitue une mission urgente;

— la police néerlandaise accomplit une «mission urgente» lorsqu'elle se rend aux endroits où l'ordre public est gravement perturbé ou risque de l'être, lorsqu'elle se déplace en cas d'atteinte grave à l'intégrité physique ou à l'honneur d'une ou de personnes ou lorsqu'une telle atteinte est à craindre, en cas d'arrestation urgente de personnes, en cas d'assistance dans le cadre de laquelle on peut raisonnablement s'attendre à ce que des vies humaines soient effectivement et gravement menacées;

— pour les ambulances, la mission urgente est définie comme étant le fait de se rendre sur les lieux d'un accident ou d'effectuer des transports urgents, lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que des vies humaines soient effectivement et gravement menacées, etc.

De plus, le nouvel article *1^{er}bis* prévoit que les autorisations exceptionnelles éventuelles ne pourront être accordées que sur la base d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, la plus grande transparence devant en effet être prévue en l'espèce.

S'il va de soi qu'une initiative législative ne peut avoir pour objectif de prescrire des arrêtés d'exécution, nous nous permettons d'insister auprès du ministre afin qu'il fasse en sorte:

— de modifier le règlement général sur la police de la circulation routière de manière à ce qu'il doive toujours être fait usage simultanément du feu bleu clignotant et de l'avertisseur sonore spécial pour les missions urgentes. Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, il pourrait également être envisagé de permettre, en outre,

mend toe te laten bepaalde voorrangregels niet na te leven en dergelijke. Kortom: een herziening van de uitzonderingsmaatregelen voor de prioritaire voertuigen dringt zich op;

— een technische normering in te voeren inzake geluidsterkte en tonaliteit voor het bijzondere geluidssignaal. Een uniforme regelgeving om verwarring en diversiteit in geluiden te vermijden zou de herkenbaarheid voor de andere weggebruikers vergroten (met een overgangperiode voor de installatie ervan of alleen voor de nieuwe toestellen);

— aan de prioritaire voertuigen het recht te geven om een apparaatje te gebruiken dat de verkeerslichten automatisch beïnvloedt (waarmee sommige voertuigen van het openbaar stads- en streekvervoer reeds zijn uitgerust). Het aantal op deze wijze uitgeruste verkeerslichten zal in de toekomst immers alleen maar toenemen. Meteen kan ook overwogen worden de voertuigen die voor dringende opdrachten gebruikt kunnen worden uit te rusten met een tachograaf die het stoppen, alvorens het rode licht voorbij te rijden, bewijst (sommige ziekenwagens zijn hiermee reeds uitgerust);

— aan de prioritaire voertuigen (bijvoorbeeld ziekenwagens) het recht te geven de pechstrook van autosnelwegen te gebruiken, alhoewel dat in de praktijk reeds gebeurt. Voor een goede uitoefening van hun taak moeten de hulpdiensten een overtreding begaan. Want thans is dat, op basis van artikel 95.10 van het verkeersreglement, wel voor de politiediensten maar niet voor de ziekenwagens en de voertuigen van de brandweer toegestaan. En wie zegt dat op een bepaald moment zulke ziekenwagen niet botst met een voertuig dat op de pechstrook geparkeerd staat, zodat de ambulancier zelfs het risico loopt veroordeeld te worden?

Wij zijn ervan overtuigd dat deze regeling voor alle prioritaire voertuigen de rechtszekerheid verbetert, de werking gemakkelijker maakt en beveiligt, en globaal hun positie tegenover de andere weggebruikers versterkt. De andere voertuigen, die uitzonderlijk als prioritaair voertuig zijn erkend, participeren daaraan, maar tevens worden mogelijke misbruiken ook ingeperkt.

Het is inderdaad duidelijk dat de algemene definitie van «dringende opdracht» de mogelijkheden van de bij uitzondering erkende prioritaire voertuigen beperkt. Een drukke agenda of het oponthoud in de file is in geen enkel opzicht een geldig motief dat aan de bij uitzondering erkende prioritaire voertuigen het recht geeft om af te wijken van de verkeersregels of specifieke regels na te volgen. Ook deze voertuigen moeten zich schikken naar de algemene bepaling, dat moet bovendien nog verder gespecificeerd worden in de uitvoeringsbesluiten.

Nr. 3 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 2

In het voorgestelde artikel 2, de woorden «openbare wegen» vervangen door de woorden «openbare gemeente- en provinciewegen».

Verantwoording

In artikel 6, § 1, X, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 zijn de gewestwegen en hun aanhorigheden overgeheveld naar de gewesten.

Die «aanhorigheden» moeten in de meest ruime zin van het woord worden geïnterpreteerd. Volgens het wetsontwerp dat aan

aux véhicules prioritaires en mission urgente, de ne pas observer certaines règles en matière de priorités, ou d'autres règles encore. Bref, une révision des mesures d'exception s'appliquant aux véhicules prioritaires s'impose;

— d'instaurer une norme technique en ce qui concerne la puissance sonore et la tonalité de l'avertisseur sonore spécial. Une réglementation uniforme permettant d'éviter la confusion et la diversification des signaux sonores concernés les rendrait en effet plus facilement identifiables pour les autres usagers de la route (étant entendu qu'il conviendrait de prévoir une période de transition pour leur installation, ou uniquement pour l'installation de nouveaux appareils);

— d'autoriser les véhicules prioritaires à faire usage d'un dispositif (dont sont déjà équipés certains véhicules des transports publics urbains et régionaux) leur permettant de commuter automatiquement les feux lumineux. Le nombre de feux lumineux équipés de manière à pouvoir être actionnés de cette manière ne fera en effet qu'augmenter au cours des années à venir. Il pourrait également être envisagé d'équiper les véhicules, qui peuvent être utilisés pour des missions urgentes, d'un tachygraphe — dont sont déjà équipées certaines ambulances — confirmant l'arrêt de ces véhicules avant le passage aux feux rouges;

— d'autoriser les véhicules prioritaires (par exemple les ambulances) à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence. Si c'est déjà le cas en pratique, les services d'urgence doivent en effet enfreindre la loi pour pouvoir exercer leurs missions comme il se doit, et ce, dès lors que si l'actuel article 95.10 du règlement général sur la police de la circulation routière autorise déjà les services de police à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence, il n'y autorise ni les ambulances, ni les véhicules des services de lutte contre l'incendie. Or, il n'est pas impossible qu'une ambulance emboutisse, un jour ou l'autre, un véhicule immobilisé sur la bande d'arrêt d'urgence, et que les ambulanciers concernés soient condamnés.

Nous sommes convaincus que cette réglementation améliorera la sécurité juridique pour tous les véhicules prioritaires; qu'elle permettra en outre de mieux les utiliser et d'en faire un usage plus sûr; et qu'elle renforcera enfin leur position par rapport aux autres usagers de la route. Les autres véhicules pouvant exceptionnellement être reconnus comme prioritaires y sont également associés, les risques d'abus étant, par ailleurs, limités.

En effet, il va de soi que la définition générale des termes «mission urgente» limite les possibilités d'emploi des véhicules exceptionnellement reconnus comme prioritaires. On soulignera en outre qu'un emploi du temps chargé, ou le fait d'être immobilisé dans un bouchon, ne constitue, en aucun cas, un motif valable permettant aux véhicules exceptionnellement reconnus comme prioritaires de déroger aux règles de circulation ou de suivre des règles qui leur seraient propres. Ces véhicules doivent, eux aussi, se conformer aux dispositions générales précisées, par ailleurs, dans les arrêtés d'exécution.

N^o 3 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 2

Dans l'article 2 proposé, remplacer les mots «voies publiques» par les mots «voies communales et provinciales publiques».

Justification

L'article 6, § 1^{er}, X, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 transfère les routes et leurs dépendances aux régions.

Ces «dépendances» doivent s'interpréter au sens le plus large du terme. Selon le projet de loi qui est à l'origine de la régionalisation

de basis ligt van de regionalisering van de gewestwegen en hun aanhorigheden (stuk nr. 516/1-1988, blz. 13) «impliceert deze overdracht ook alles wat nodig is om het beheer en het onderhoud van deze wegen te verzekeren. Het begrip «aanhorigheid» omvat (...) de wegsignalisatie en de wegbebakening». Dat betekent dus dat de gewesten door de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, bevoegd zijn gemaakt voor wat in de wet betreffende de politie over het wegverkeer «de aanvullende reglementen» op de gewestwegen heet.

Het nieuwe artikel 2 van het wetsontwerp, zoals geredigeerd in het wetsontwerp, is echter strijdig met de regionalisering van de «aanvullende reglementen» op de gewestwegen (de «aangehorigheden») en openbare wegen door bossen en reservaten want:

a) het nieuwe artikel 2 maakt de gemeenten bevoegd voor de aanvullende reglementen op alle wegen op het gemeentelijk grondgebied, dus ook op de gewestwegen en openbare wegen door gewestbossen en reservaten;

b) immers: in artikel 3 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (nieuwe redactie van het wetsontwerp) is het voorbehoud inzake gemeentelijke bevoegdheid voor de openbare gewestwegen en voor de openbare wegen door bossen en reservaten, zoals dat terug te vinden is in de bestaande wet, verdwenen.

In artikel 2 moeten de gewestwegen en de openbare wegen die door gewestelijke bossen en reservaten lopen uitgesloten worden van de gemeentelijke bevoegdheid om aanvullende reglementen te maken. Met andere woorden: in artikel 2 moet men de gemeenten uitsluitend bevoegd maken voor de aanvullende reglementen op de gemeente- en provinciewegen.

Voor de volledigheid moeten niet alleen de gemeentewegen, maar ook de provinciewegen in artikel 2 vermeld worden, want krachtens artikel 6 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer mogen de provincieraden geen aanvullende reglementen vaststellen voor de provinciewegen. Dat is van oudsher de bevoegdheid van de gemeenten.

Nr. 4 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 4bis (nieuw)

Een artikel 4bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

«Art. 4bis. — Artikel 7 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen als volgt:

«Art. 7. — § 1. De in artikel 2 bedoelde aanvullende reglementen worden uiterlijk vijftien dagen na de goedkeuring door de gemeenteraad ter informatie aan de aangrenzende gemeente overgezonden.

§ 2. Tegen de aanvullende reglementen bedoeld in artikel 2 kunnen de aangrenzende gemeenten binnen een termijn van dertig dagen na ontvangst van het aanvullend reglement een gemotiveerd bezwaar indienen bij de provinciegouverneur. Indien geen bezwaar wordt ingediend, is het goedgekeurde reglement van kracht.

Indien een bezwaar wordt ingediend, organiseert de gouverneur hierover binnen dertig dagen na ont-

sation des routes et de leurs dépendances (doc. n° 516/1-1988, p. 13), «ce transfert implique tout ce qui est nécessaire pour assurer la gestion et l'entretien de ces routes. La notion de dépendance comprend (...) la signalisation et le balisage routiers». Cela signifie donc que la loi spéciale du 8 août 1980, modifiée par la loi du 8 août 1988, a rendu les régions compétentes pour ce qui est dénommé «les règlements complémentaires» relatifs aux voies régionales dans la loi relative à la police de la circulation routière.

Le nouvel article 2 du projet de loi, tel qu'il est libellé, est toutefois contraire à la régionalisation des «règlements complémentaires» relatifs aux voies régionales («les dépendances») et aux routes ouvertes à la circulation publique situées dans les forêts et les réserves, étant donné que:

a) le nouvel article 2 rend les communes compétentes pour les règlements complémentaires relatifs à toutes les voies situées sur le territoire communal, donc aussi pour ceux relatifs aux voies régionales et aux voies publiques situées dans les forêts et les réserves;

b) en effet: dans l'article 3 de la loi relative à la police de la circulation (nouvelle rédaction du projet de loi), la réserve relative à la compétence communale pour ce qui est des voies régionales publiques et les voies régionales situées dans les forêts et les réserves, telle qu'elle est prévue dans la loi existante, a disparu.

Aux termes de l'article 2, il est exclu que les voies régionales et les voies publiques situées dans des forêts et des réserves relèvent de la compétence communale d'arrêter des règlements complémentaires. En d'autres termes, l'article 2 rend les communes exclusivement compétentes pour les règlements complémentaires relatifs aux voies communales et provinciales.

Dans un souci d'exhaustivité, il convient de mentionner non seulement les voies communales, mais aussi les voies provinciales à l'article 2, étant donné qu'en vertu de l'article 6 de la loi relative à la police de la circulation routière, les conseils provinciaux ne peuvent arrêter de règlements complémentaires pour les voies provinciales. L'établissement de ces règlements relève depuis toujours de la compétence des communales.

N° 4 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 4bis (nieuw)

Insérer un article 4bis (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 4bis. — L'article 7 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 7 — § 1^{er}. Les règlements complémentaires visés à l'article 2 sont transmis, pour information, aux communes limitrophes au plus tard quinze jours après leur adoption par le conseil communal.

§ 2. Les communes limitrophes peuvent, dans les trente jours de la réception du règlement complémentaire, introduire, contre les règlements complémentaires visés à l'article 2, une réclamation motivée auprès du gouverneur de province. Si aucune réclamation n'est introduite, le règlement adopté entre en vigueur.

Si une réclamation est introduite, le gouverneur organise, à ce sujet, dans les trente jours de la récep-

vangst van het bezwaarschrift een overleg met de betrokken gemeenten.

Indien de betrokken gemeenten tijdens dit overleg geen overeenstemming over deze aanvullende reglementen bereiken, is het aanvullende reglement nietig.»

Verantwoording

Artikel 7 van de wet betreffende de politie over de wegverkeer heeft het over de oprichting van raadgevende commissies die de minister advies geven over het verkeer en het stationeren van voertuigen in groepen van gemeenten. De bedoeling van de wetgever was toen om verkeersproblemen, die gemeenschappelijk waren voor sommige aan elkaar grenzende gemeenten, op te lossen. Inderdaad: in sommige omstandigheden kunnen aanvullende reglementen, vastgesteld in de ene gemeente, de verkeerssituatie in naburige gemeenten beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld een verbod voor bepaalde wegen te volgen (waardoor de verkeerslast naar een naburige gemeente wordt geleid) of een parkeerverbod voor zware voertuigen op gans het grondgebied van de gemeente (waardoor andere gemeenten de last te dragen krijgen) of een verschillend regime op eenzelfde weg die twee gemeenten verbindt enz.

Dit artikel heeft in werkelijkheid nooit gefunctioneerd. In de loop van de geschiedenis zijn er enkele zeldzame van zulke commissies opgericht (koninklijk besluit van 25 oktober 1965). Maar in werkelijkheid werd het koninklijk besluit van 25 oktober 1965 niet aangepast na de fusies van gemeenten in 1976, zodat in bepaalde steden de raadgevende commissies niet meer rechtsgeldig kunnen beslissen. Reeds in een nota van 17 mei 1991 stelde de Vereniging van Belgische steden en gemeenten daarom voor om in alle geval het koninklijk besluit op te heffen.

Wij stellen voor om de tekst van het artikel 7 te schrappen en te vervangen door een andere tekst. Indien bepaalde gemeentelijke aanvullende reglementen problemen zouden veroorzaken in naburige gemeenten, dan wordt de arbitrage daarvoor bij het provinciebestuur gelegd. Voor de negentien Brusselse gemeenten wordt deze provinciale overlegprocedure krachtens de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen uitgeoefend door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Indien het overleg, georganiseerd door de gouverneur, geen resultaat oplevert binnen de vastgestelde termijn, dan is het reglement niet geldig. Dit laatste om te stimuleren dat verkeersproblemen die het gemeentelijke niveau overschrijden, ook door overleg tussen de gemeenten worden opgelost.

Nr. 5 VAN DE HEREN **D'HOOGHE EN CALUWÉ**

Art. 4ter (nieuw)

Een artikel 4ter (nieuw), luidende als volgt:

«Art. 4ter. — Artikel 9 van dezelfde gecoördineerde wetten, wordt gewijzigd als volgt:

- a) de huidige tekst van artikel 9 wordt § 1;*
- b) het artikel wordt aangevuld met een § 2, luidend als volgt:*

«§ 2. De burgemeesters kunnen recreatieve manifestaties met motorvoertuigen, voorzover daarbij

tion de la réclamation, une concertation avec les communes concernées.

Si, au cours de cette concertation, les communes concernées ne parviennent pas à un accord sur les règlements complémentaires concernés, le règlement complémentaire est déclaré nul.»

Justification

L'article 7 de la loi relative à la police de la circulation routière évoque la création de commissions consultatives chargées de donner des avis au ministre sur la circulation et le stationnement des véhicules dans des ensembles de communes. L'objectif du législateur était, à l'époque, de résoudre des problèmes de circulation communs à certaines communes limitrophes. En effet, dans certains cas, des règlements complémentaires arrêtés par une commune peuvent avoir une influence sur la circulation et le stationnement dans les communes voisines. C'est ainsi que l'interdiction faite à une catégorie de véhicules d'emprunter certaines voies d'une commune peut entraîner un déplacement du trafic concerné vers une commune voisine. Interdire aux poids lourds de stationner sur l'ensemble du territoire d'une commune (et déplacer ainsi le problème vers d'autres communes) et appliquer des règles de circulation différentes à une voie qui relie deux communes sont d'autres exemples illustrant cette réalité.

En réalité, cet article n'a jamais fonctionné. Si quelques rares commissions de ce type ont été créées au fil des ans (arrêté royal du 25 octobre 1965), en réalité l'arrêté royal du 25 octobre 1965 n'a pas été adapté après la fusion des communes de 1976, de sorte que, dans certaines villes, les commissions consultatives ne peuvent plus délibérer valablement. C'est pourquoi l'Union des villes et communes belges proposait déjà, dans sa note du 17 mai 1991, d'abroger en tout état de cause cet arrêté royal.

Nous proposons dès lors de supprimer cet article 7 et de le remplacer par une autre disposition. Si certains règlements complémentaires communaux créent des problèmes dans des communes voisines, c'est l'administration provinciale qui est chargée d'arbitrer le différend qui oppose les communes concernées en organisant une concertation provinciale. En ce qui concerne les 19 communes bruxelloises, cette procédure de concertation provinciale serait exercée par la Région de Bruxelles-Capitale, conformément à la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises. Si cette concertation, organisée par le gouverneur, n'aboutit à aucun résultat dans le délai imparti, le règlement complémentaire est déclaré nul, et ce, afin de faire en sorte que les problèmes de circulation qui dépassent le niveau communal soient également résolus par le biais d'une concertation intercommunale.

N° 5 DE MM. **D'HOOGHE ET CALUWÉ**

Art. 4ter (nouveau)

Insérer un article 4ter (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 4ter. — À l'article 9 des mêmes lois coordonnées sont apportées les modifications suivantes:

- a) le texte actuel de l'article 9 devient le § 1^{er};*
- b) l'article est complété par un § 2, libellé comme suit:*

«§ 2. Les bourgmestres peuvent subordonner l'organisation de manifestations récréatives impliquant

gebruik wordt gemaakt van de openbare weg of een openbare plaats, afhankelijk maken van een vergunning waarvan de voorwaarden door de Koning worden vastgesteld.»

Verantwoording

In bepaalde regio's (vooral West-Vlaanderen, en in mindere mate ook Limburg) worden door motorclubs of amateurs van vrachtwagens en dergelijke ongevraagd en onverwacht lange karavanen gevormd, soms met een goed doel, meestal puur recreatief.

Deze manifestaties vallen niet onder de sportwedstrijden en dus ook niet onder de vergunningsregeling voor dergelijke wedstrijden. Zulke manifestaties zijn wel een belangrijke verstoring van de doorstroming van het verkeer en bovendien ook niet altijd zonder risico's. Bijgevolg is er behoefte aan een regelgeving vanwege de overheid. Soms treden de deelnemers zelf op om het verkeer stil te leggen of zelfs te regelen, terwijl zij die bevoegdheid niet hebben.

De gouverneur van West-Vlaanderen is in alle geval vragende partij om hiervoor een wettelijke regeling te krijgen.

Vermits het hier niet gaat om sportwedstrijden maar wel om recreatieve manifestaties, wensen wij daarom artikel 9 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer aan te vullen met een regeling waarbij het houden van zulke manifestaties afhankelijk kan worden gesteld van een vergunning vanwege de burgemeester, op basis van voorwaarden die door de Koning worden bepaald.

Meteen kan ook worden opgetreden indien zich eventuele modetrends voordoen die niet onder sportwedstrijden vallen, maar die wel de openbare orde en de veiligheid op de weg en op openbare plaatsen van het gemeentelijke grondgebied kunnen verstoren.

Nr. 6 VAN DE HEREN **D'HOOGHE EN CALUWÉ**

Art. 4^{quater} (nieuw)

Een artikel 4^{quater} (nieuw) invoegen, luidende als volgt :

«Art. 4^{quater}. — Artikel 23 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met een § 4, luidend als volgt:

«§ 4. De Koning kan maximumtarieven bepalen voor de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rijsscholen en de instellingen als bedoeld in artikel 23bis.»

Verantwoording

Dit amendement is één van de elementen om de rijopleiding in de rijsscholen betaalbaar te houden.

Nr. 7 VAN DE HEREN **D'HOOGHE EN CALUWÉ**

Art. 5

Het voorgestelde artikel 23bis aanvullen met drie nieuwe leden, luidende :

«De Koning bepaalt de beperkende regels, die gelden tijdens een opvolgingsperiode van twee kalen-

des véhicules à moteur et ayant lieu sur la voie publique ou dans un lieu public, à la délivrance d'une autorisation dont les conditions d'obtention sont fixées par le Roi.»

Justification

Dans certaines régions (surtout en Flandre occidentale, et, dans une moindre mesure, aussi au Limbourg), des moto clubs ou des amateurs de poids lourds, etc. forment librement et à l'improviste de longues caravanes, quelquefois pour une bonne cause, le plus souvent dans un but purement récréatif.

Ces manifestations ne sont pas considérées comme des compétitions sportives et ne sont donc pas subordonnées à la délivrance d'autorisations. Mais de telles manifestations perturbent assez considérablement la circulation et ne sont en outre pas toujours exemptes de risques. Il s'indique dès lors de légiférer en la matière. Il arrive que des participants arrêtent eux-mêmes la circulation voire la règlent, alors qu'ils n'ont aucune compétence en la matière.

Le gouverneur de Flandre occidentale demande en tout cas que ces manifestations fassent l'objet d'une réglementation.

Comme il ne s'agit pas, en l'occurrence, de compétitions sportives, mais de manifestations récréatives, nous souhaitons compléter l'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière par une disposition prévoyant que l'organisation de telles manifestations est subordonnée à la délivrance d'une autorisation par le bourgmestre, sur la base de conditions fixées par le Roi.

Une telle disposition permettrait aussi d'intervenir au cas où se manifesterait de nouvelles tendances qui ne peuvent être assimilées à des compétitions sportives, mais qui sont susceptibles de perturber l'ordre public et la sécurité sur la voie publique et en des lieux publics du territoire de la commune.

N° 6 DE MM. **D'HOOGHE ET CALUWÉ**

Art. 4^{quater} (nouveau)

Insérer un article 4^{quater} (nouveau), libellé comme suit :

«Art. 4^{quater}. — L'article 23 des mêmes lois coordonnées est complété par un § 4, libellé comme suit :

«§ 4. Le Roi peut fixer des tarifs maximums pour la formation à la conduite et les cours de perfectionnement dispensés dans les écoles de conduite agréées et les établissements visés à l'article 23bis.»

Justification

Le présent amendement contient une des mesures destinées à maintenir dans des limites raisonnables le coût de la formation à la conduite dans les écoles de conduite.

N° 7 DE MM. **D'HOOGHE ET CALUWÉ**

Art. 5

Compléter l'article 23bis proposé par trois nouveaux alinéas, libellés comme suit :

«Le Roi arrête les règles restrictives applicables au cours de la période de suivi de deux années civiles qui

derjaren, welke aanvangt op de datum van het behalen van het rijbewijs.

Indien het rijbewijs van de bestuurder tijdens deze periode wordt ingetrokken of indien hij tijdens deze periode veroordeeld wordt tot gevangenisstraf en/of verval van het recht op sturen wordt deze periode verlengd met de duur van de intrekking, van de gevangenisstraf en/of van het verval.

Het rijbewijs van de bestuurder die op het einde van de opvolgingsperiode de bijscholing niet heeft gevolgd, is op het ogenblik dat het bewijs wordt geleverd dat aan deze verplichtingen werd voldaan, uitsluitend geldig voor het volgen van de bijscholing.»

Verantwoording

Een niet te onderschatten factor van verkeers(on)veiligheid is de rijvaardigheid (of het gebrek daaraan) bij jonge bestuurders. De leeftijdsgroep van jongeren tussen 18 en 24 jaar vertegenwoordigt 11% van de autorijdende bevolking, maar in 1998 was het aandeel van deze bevolkingsgroep in het geheel van de overleden autobestuurders niet minder dan 23%, tegenover 24% bij de zwaargewonde bestuurders. En dat is geen specifiek verschijnsel voor ons land: overal in Europa nemen we dezelfde tendens, zij het misschien wat minder uitgesproken, waar. Verkeersdeskundigen stellen in dat verband dat jongeren grotere risico's nemen (bijvoorbeeld snelheid en alcohol), terwijl ze nog een gebrek aan rijervaring hebben. Bovendien zitten zij in een periode waarin zij grote risico's accepteren, zichzelf overschatten en nog vol drang zitten tot experimenten.

Opmerkenswaardig is bovendien dat in dezelfde leeftijdscategorie ook het aantal dode en zwaargewonde passagiers zeer hoog ligt: terwijl zij slechts 8% uitmaken van de totale bevolking, vertegenwoordigden zij in 2000 toch 27% van het totale aantal dode en 25% van het totale aantal zwaargewonde passagiers. De verklaring hiervoor is dat deze passagiers zeer veel meerijden met hun leeftijdsgenoten, bijvoorbeeld in het uitgangseven. Zij zijn dus veelal het slachtoffer van de risico's en de onervarenheid achter het stuur van hun leeftijdsgenoten.

Op deze statistische gegevens willen wij een element van antwoord geven door de rijopleiding te hervormen. Daarom wensen wij in de wet volgende elementen in te voeren:

Er wordt na het behalen van het rijbewijs een opvolgingsperiode van twee jaar ingevoerd na het behalen van het rijbewijs. Tijdens deze periode gelden een aantal beperkingen, die bij koninklijk besluit opgelegd kunnen worden. Wij denken bijvoorbeeld in dat verband aan beperkingen inzake het aantal passagiers dat mag worden vervoerd. De hierboven vermelde statistieken betreffende het aantal dode en zwaargewonde jonge passagiers tussen 18 en 24 jaar zijn één groot pleidooi om zulke beperking in te voeren. Verder zou eventueel kunnen worden gedacht aan een rijverbod tijdens deze opvolgingsperiode gedurende de weekendnachten en dergelijke. Zulke aanpak laat zich verantwoorden door het inzicht van verkeersveiligheidsdeskundigen dat de cocktail van alcohol, vermoeidheid, zelfoverschatting en overdreven snelheid het autogebruik door nieuwe bestuurders nog een stuk gevaarlijker maakt. Ten slotte is ook een verlaging van het maximum toegelaten alcoholpromille tijdens deze opvolgingsperiode het overwegen waard. Zulke verlaging is trouwens een aanbeveling van de Staten-generaal van de verkeersveiligheid.

Ten slotte hebben wij in dit amendement ook bepaald dat de opvolgingsperiode wordt verlengd, indien het rijbewijs van de

prend cours le jour de l'obtention du permis de conduire.

Si le permis de conduire du conducteur est retiré pendant cette période ou que le conducteur est condamné pendant cette période à une peine d'emprisonnement et/ou est déchu du droit de conduire, cette période est prorogée de la durée du retrait, de la peine d'emprisonnement et/ou de la déchéance.

Le permis de conduire du conducteur qui, au terme de la période de suivi, n'a pas suivi les cours de perfectionnement, ne peut être utilisé valablement que pour suivre lesdits cours de perfectionnement, tant qu'il n'est pas établi qu'il a été satisfait à ces obligations.»

Justification

Un facteur non négligeable de sécurité (ou d'insécurité) routière est l'aptitude (ou l'inaptitude) à la conduite des jeunes conducteurs. Alors que les jeunes de 18 à 24 ans représentent 11% des automobilistes, 23% des automobilistes décédés et 24% des automobilistes grièvement blessés appartenaient, en 1998, à ce groupe de la population. Ce phénomène n'est pas propre à notre pays: la même tendance, peut-être un peu moins marquée, s'observe partout en Europe. Les spécialistes de la circulation routière estiment à cet égard que les jeunes prennent davantage de risques (par exemple, vitesse et alcool), alors qu'ils manquent encore d'expérience de conduite. En outre, ils se trouvent dans une période de leur vie au cours de laquelle ils acceptent de prendre de plus grands risques, ils se surestiment et ont encore un ardent désir d'expérimenter.

Il est en outre frappant de constater que le nombre de passagers décédés ou gravement blessés est également très élevé pour cette catégorie d'âge: en 2000, 27% des passagers décédés et 25% des passagers gravement blessés appartenaient en effet à cette catégorie d'âge, alors que celle-ci ne représente que 8% de la population active. La raison en est que ces passagers accompagnent très souvent leurs camarades du même âge, par exemple dans les sorties. Ils sont donc souvent les victimes des risques pris par leurs camarades, inexpérimentés, derrière le volant.

Nous entendons apporter un élément de réponse à ces statistiques en réformant la formation à la conduite. Nous proposons dès lors d'insérer les éléments suivants dans la loi:

Une période de suivi de deux ans est instaurée après l'obtention du permis de conduire. Au cours de cette période, le jeune conducteur sera soumis à certaines restrictions, qui pourront être imposées par arrêté royal. Nous songeons à cet égard, par exemple, à des restrictions concernant le nombre de passagers pouvant être transportés. Les statistiques précitées relatives au nombre de passagers entre 18 et 24 ans qui ont trouvé la mort ou ont été gravement blessés dans un accident de roulage plaident incontestablement pour l'instauration d'une telle restriction. On pourrait également envisager éventuellement une interdiction de conduire, au cours de cette période de suivi, pendant les nuits de week-end. Une telle mesure trouve sa justification dans la constatation à laquelle sont arrivés des spécialistes de la sécurité routière, à savoir que le manque d'expérience de conduite rend encore plus explosif le cocktail alcool/fatigue/surestimation de soi et vitesse excessive. Enfin, on pourrait également envisager de réduire le taux d'alcool maximum autorisé pendant cette période de suivi. Une telle réduction a d'ailleurs été recommandée par les États généraux de la sécurité routière.

Enfin, le présent amendement prévoit également une prolongation de la période de suivi lorsque le conducteur s'est vu retirer son

bestuurder wordt ingetrokken of indien hij veroordeeld wordt tot een verval van het recht op sturen. In een ander amendement wordt inderdaad het selectieve verval van het recht op sturen (alleen maar tijdens weekends of feestdagen), zoals artikel 19 van het ontwerp voorziet, ongedaan gemaakt.

Nr. 8 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 19

In het voorgestelde artikel 38, de volgende wijzigingen aanbrengen :

- a) In § 1, 1^o, voorgesteld onder het 1^o, de woorden «34, § 1» doen vervallen;**
- b) in § 1, 3^o, voorgesteld onder het 2^o, de woorden «de eerste of» doen vervallen;**
- c) Paragraaf 2bis, voorgesteld onder het 5^o, doen vervallen.**

Verantwoording

Wat betreft de schrapping van artikel 34, § 1, als basis voor verval van het recht op sturen.

Artikel 34, § 1, betreft de alcoholovertreding van de 0,5 promillenorm. Het lijkt ons te ver te gaan om deze kleine overtreding in aanmerking te laten komen voor een verval van het recht op sturen.

Overigens deze kleine alcoholovertreding komt in artikel 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer ook niet in aanmerking voor de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. Men moet consequent zijn: als de overtreding ernstig is, dan moet ook het rijbewijs onmiddellijk ingetrokken kunnen worden en als de overtreding niet ernstig is, dan mag ze ook niet in aanmerking komen voor een verval van het recht op sturen.

Wat betreft de schrapping van de zware overtredingen van de eerste categorie.

De indieners menen dat de mogelijkheid het verval uit te spreken een al te zware bestraffing van deze categorie van overtredingen betekent.

Wat betreft § 2bis :

- Inhoudelijke tegenargumenten

Er zijn geen argumenten aan te voeren om het verval van het recht op sturen voor jonge bestuurders tijdens de eerste vijf jaren na het behalen van het rijbewijs alleen maar te doen gelden tijdens weekends en feestdagen (cf. paragraaf 2bis van het nieuwe artikel 38 wet betreffende de politie over het wegverkeer, zoals verwoord in artikel 19 van het wetsontwerp). Een algemeen verval is immers strenger dan een selectief verval en wij zien niet in waarom jonge bestuurders minder streng moeten worden aangepakt. Zelfs het argument dat jonge bestuurders tijdens de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs veel rijervaring moeten opdoen en dus ook een aparte regeling voor het verval van het recht op sturen moeten krijgen, gaat niet op. Als de opvolgingsperiode automatisch verlengd wordt met de periode van het verval of de periode van de gevangenisstraf of van de intrekking van het rijbewijs, dan is er met betrekking tot het opdoen van rijervaring geen enkel probleem.

permis de conduire ou a été condamné à une déchéance du droit de conduire. Un amendement distinct tend en effet à supprimer la déchéance sélective du droit de conduire (qui s'appliquerait uniquement les week-ends et jours fériés), prévue à l'article 19 du projet de loi.

N^o 8 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 19

À l'article 38 proposé, apporter les modifications suivantes :

- a) dans le § 1^{er}, 1^o, proposé sous le 1^o, supprimer les mots «34, § 1^{er},»;**
- b) dans le § 1^{er}, 3^o, proposé sous le 2^o, supprimer les mots «de 1^{er} degré ou»;**
- c) supprimer le § 2bis proposé sous le 5^o.**

Justification

En ce qui concerne la suppression de l'article 34, § 1^{er}, en tant que fondement de la déchéance du droit de conduire.

L'article 34, § 1^{er}, concerne la transgression de la norme d'imprégnation alcoolique de 0,5 gramme. Il nous paraît excessif de prévoir que cette infraction légère est passible d'une déchéance du droit de conduire.

L'article 55 des lois relatives à la police de la circulation routière ne prévoit d'ailleurs pas non plus que cette transgression légère de la norme d'imprégnation alcoolique est passible d'un retrait immédiat du permis de conduire. Il faut être conséquent: si l'infraction est grave, le permis de conduire doit pouvoir être retiré immédiatement et si elle est légère, l'infraction ne peut être passible d'une déchéance du droit de conduire.

En ce qui concerne la suppression des infractions graves de la première catégorie.

Nous estimons qu'une déchéance éventuelle est une sanction trop lourde pour ce type d'infraction.

En ce qui concerne le § 2bis :

- Contre-arguments quant au fond:

Aucun argument ne peut être invoqué pour justifier que, pour les jeunes conducteurs détenteurs d'un permis de conduire délivré depuis moins de cinq ans, la déchéance du droit de conduire s'appliquera uniquement au cours des week-ends et des jours fériés (cf. le § 2bis du nouvel article 38 des lois coordonnées sur la police de la circulation routière, tel qu'il est libellé à l'article 19 du projet de loi). Une déchéance générale est en effet plus sévère qu'une déchéance sélective et nous ne voyons pas pourquoi les jeunes conducteurs devraient être sanctionnés moins sévèrement. Même l'argument selon lequel les jeunes conducteurs doivent acquérir beaucoup d'expérience en matière de conduite au cours des premières années qui suivent l'obtention du permis de conduire et qu'il convient donc de leur appliquer un régime particulier en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire est dénué de pertinence. Si la période de suivi est automatiquement prolongée de la période de déchéance ou de la durée de l'emprisonnement ou du retrait du permis de conduire, il n'y aura aucun problème en ce qui concerne l'acquisition d'une expérience en matière de conduite.

In ons amendement bij artikel 5 van het ontwerp hebben wij overigens bepaald dat de opvolgingsperiode systematisch wordt verlengd met de periode van gevangenisstraf, intrekking van het rijbewijs en/of verval van het recht op sturen.

- Praktische problemen bij dat specifieke verval van het recht op sturen.

Een eerste praktisch probleem met betrekking tot het specifieke verval van het recht op sturen voor jongeren tijdens het weekend is de inlevering van het rijbewijs. Tijdens het verval van het recht op sturen moeten mensen hun rijbewijs inleveren. Dat gebeurt volgens de procedure die voorzien is in het koninklijk besluit van 1998 over het rijbewijs. En die procedure is nu reeds bijzonder omslachtig: met betrokkenheid van de griffie en de gemeentelijke overheid, waarbij nog eens onderscheid wordt gemaakt tussen situaties al naargelang het gaat om buitenlanders die hier tot een verval veroordeeld worden of om landgenoten, en al naargelang de rechter als voorwaarde voor het herstel van het verval bepaalde onderzoeken of tests heeft bevolen of niet, en al naargelang het verval enkel geldt voor het soort voertuig waarmee de overtreding is begaan ofwel voor alle motorvoertuigen. Welnu, een stuk van die omslachtige procedure zou dus elk weekend moeten worden herhaald.

Een tweede praktisch probleem met betrekking tot het specifieke verval van het recht op sturen is de mogelijkheid dat het voertuig aan de ketting wordt gelegd op basis van het nieuwe artikel 58bis. Ook deze procedure zou elk weekend moeten worden herhaald: aan de ketting op vrijdagavond, terug vrijgegeven op maandagochtend, ettelijke weken aan een stuk.

Nr. 9 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 20bis (nieuw)

Een artikel 20bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

« Art. 20bis. — In artikel 42 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden « of geestelijk » ingevoegd tussen het woord « lichamelijk » en het woord « ongeschikt »;

Artikel 42 van dezelfde gecoördineerde wetten waarvan de bestaande tekst het eerste lid zal vormen, wordt aangevuld met volgende woorden:

« De rechter kan omtrent deze ongeschiktheid advies van een daartoe door de Koning erkende instelling vragen. »

Artikel 42 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met het volgende lid:

« De rechter kan een verval voor onbepaalde tijd uitspreken dat beëindigd wordt wanneer de door de Koning daartoe erkende instelling een attest levert van een geslaagde therapie of medische behandeling binnen een door de Koning erkend centrum voor verkeertherapie. »

In de artikelen 43, 44 en 45 van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden « of geestelijk » ingevoegd tussen het woord « lichamelijke » en het woord « ongeschiktheid. »

Dans notre amendement à l'article 5 du projet de loi, nous avons d'ailleurs prévu que la période de suivi est automatiquement prolongée de la durée de la peine d'emprisonnement, du retrait du permis de conduire et/ou de la déchéance du droit de conduire.

- Problèmes pratiques que pose la déchéance spécifique du droit de conduire.

Un premier problème pratique que pose la déchéance spécifique du droit de conduire pour les jeunes au cours des week-ends est la restitution de leur permis de conduire. Les conducteurs doivent en effet restituer leur permis de conduire au cours de la période de déchéance du droit de conduire et ce, selon la procédure prévue dans l'arrêté royal de 1998 relatif au permis de conduire. Cette procédure est d'ores et déjà particulièrement lourde: le greffe et les autorités communales y sont associés; il est établi une distinction entre les situations selon qu'il s'agit d'étrangers qui ont été condamnés à une déchéance en Belgique ou de compatriotes, selon que le juge a ou non subordonné la réintégration dans le droit de conduire à la réussite de certains examens ou tests et selon que la déchéance s'applique uniquement au type de véhicule avec lequel l'infraction a été commise ou à l'ensemble des véhicules à moteur ... Or, une partie de cette lourde procédure devrait donc être réitérée chaque week-end.

Un deuxième problème pratique que pose la déchéance spécifique du droit de conduire est que le véhicule peut être mis à la chaîne en vertu du nouvel article 58bis. Cette procédure devrait également être réitérée chaque week-end: le véhicule serait mis à la chaîne le vendredi soir, libéré le lundi matin, plusieurs semaines d'affilée.

Nº 9 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 20bis (nouveau)

Insérer un article 20bis (nouveau), libellé comme suit:

« Art. 20bis. — À l'article 42 des mêmes lois coordonnées, les mots « ou mentalement » sont insérés entre le mot « physiquement » et « incapable »;

L'article 42 des mêmes lois coordonnées, dont le texte existant formera le premier alinéa, est complétée par l'alinéa suivant:

« Le juge peut ... »

« Le juge peut prononcer une déchéance pour une durée indéterminée qui prendra fin lorsque l'organisme agréé par le Roi à cet effet aura délivré un document attestant que la thérapie ou le traitement médical ont été suivis avec succès dans un centre de réhabilitation en psychologie de la circulation agréé par le Roi. »

Aux articles 43, 44, et 45 des mêmes lois coordonnées les mots « mentale ou » sont insérés entre le mot « incapacité » et le mot « physique ».

Verantwoording

Artikel 42 betreft het verval van het recht op sturen dat uitgesproken wordt als veiligheidsmaatregel bij lichamelijke ongeschiktheid, niet als straf.

De wettelijke veiligheidsmaatregel van artikel 42 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer heeft momenteel alleen betrekking op de lichamelijke ongeschiktheid (bijvoorbeeld sterke achteruitgang van het gezichts- of het gehoorvermogen, reumatische aandoeningen, niet-aangeboren diabetes, hartproblemen, enz.). Nochtans zijn er ook redenen te over om de veiligheidsmaatregel ook mogelijk te maken op basis van geestelijke ongeschiktheid, zoals bijvoorbeeld toxicomanieën, depressies, psychotische periodes, uitgesproken agressieve neigingen in het verkeer enz. Het aantal depressies in ons land is bijvoorbeeld aanzienlijk en men mag aannemen dat er heel wat depressieve mensen plaatsnemen achter het stuur. Men moet zich zelfs afvragen hoeveel onverklaarbare eenzijdige ongevallen (zonder betrokkenheid van een andere weggebruiker) zoals bijvoorbeeld het spookrijden in werkelijkheid pogingen tot zelfdoding zijn. In zulke toestanden kan een bestuurder een gevaar zijn voor zichzelf en voor anderen, en kan een verval als veiligheidsmaatregel zich opdringen. Dit geldt ook wanneer men te maken heeft met verslaafde personen en alcohol- en drugsovertredingen dus een totaal andere betekenis krijgen.

De wet erkent in artikel 38 trouwens impliciet dat er medische en psychologische problemen kunnen zijn: in dit artikel wordt in bepaalde omstandigheden een medisch-psychologisch onderzoek vereist om het recht op sturen terug te krijgen. Maar zulk onderzoek is allesbehalve een medische of psychologische therapie, en dus vraagt deze bepaling om een aanvulling. De verwijzing naar zulk onderzoek in artikel 38 kan wel een aanzet zijn om in therapie te gaan. Naar het voorbeeld van Duitsland en naar het model van wat wordt voorbereid in Luxemburg, stellen wij voor dat er, enerzijds, gespecialiseerde centra voor verkeertherapie (bestaande uit artsen, psychologen, enz.) worden erkend, die zowel de lichamelijke als de geestelijke geschiktheid van de betrokkene tot doel hebben, dat, anderzijds, ook instellingen worden aangeduid om de *screening* te doen die volgt op de therapie in een erkend centrum.

De taak van de medisch-psychologische onderzoeken wordt momenteel in de praktijk, op basis van artikel 73 van het koninklijk besluit van 1998 over het rijbewijs, reeds vervuld door de diensten voor arbeidsbemiddeling in de verschillende gewesten. Wij stellen voor om aan deze instellingen alleen de *screening* toe te vertrouwen, terwijl gespecialiseerde centra voor verkeertherapie de medisch-psychologische behandeling voor hun rekening zouden nemen. Deze diensten voor arbeidsbemiddeling zijn immers niet uitgerust voor een daadwerkelijke therapie.

Op deze wijze zouden de twee taken uit elkaar worden getrokken: het centrum voor verkeertherapie wordt verantwoordelijk voor de medisch-psychologische behandeling, terwijl andere diensten die onvoldoende toegerust zijn voor zulke therapie (bijvoorbeeld de diensten voor arbeidsbemiddeling) achteraf de betrokkenen zouden *screenen* op hun lichamelijke en/of geestelijke geschiktheid. Op basis van deze *screening* zou de rechter dan het verval van het recht op sturen kunnen opheffen.

Hierbij is het ook een zinvolle aanvulling om de rechter de mogelijkheid te geven om het verval zolang te laten duren tot bewijs is geleverd van een succesvolle behandeling door artsen, psychiaters of gespecialiseerde therapeuten. Immers, in de huidige stand van zaken kan een politierechter voor een tijdelijke ongeschiktheid alleen maar een voorlopig verval van welbepaalde duur uitspreken (zie Cassatie, 23 mei 1979, *Pas.*, 1979, I, 250).

Dit amendement is zo soepel dat het verval zolang duurt tot er bewijs wordt geleverd van een succesvolle therapie. Het einde van een therapie is meestal niet bij voorbaat duidelijk. Op basis van

Justification

L'article 42 est relatif à la déchéance du droit de conduire prononcée en tant que mesure de sûreté pour incapacité physique et non en tant que sanction.

La mesure légale de sûreté de l'article 42 de la loi relative à la police de la circulation routière ne concerne pour l'instant que l'incapacité physique (par exemple, forte dégénérescence des capacités auditives et visuelles, affections rhumatismales, diabète non-inné, problèmes cardiaques, etc.). Cependant, il existe également des raisons justifiant la prise de cette mesure de sûreté dans les cas d'incapacité mentale, comme la toxicomanie, les dépressions, les périodes de psychose, les tendances à une agressivité prononcée au volant, etc. Le nombre de dépressions, par exemple, est considérable dans notre pays et il est aisé de constater que maints dépressifs prennent le volant. Il convient de se demander combien d'accidents unilatéraux (sans implication d'un autre conducteur) inexplicables comme par exemple, les voitures roulant à contre-sens, constituent en réalité des tentatives de suicide. Dans de telles conditions, un conducteur peut représenter un danger pour lui-même et pour les autres, et une déchéance du droit de conduire peut s'imposer. Les infractions liées à la consommation d'alcool ou de drogue prennent également une tout autre signification lorsqu'il s'avère que les auteurs souffrent d'accoutumance.

La loi reconnaît d'ailleurs implicitement, à l'article 38, que des problèmes médicaux et psychologiques peuvent exister: cet article impose, dans certaines circonstances, à un conducteur de subir un examen psychologique et médical avant de recouvrer le droit de conduire. Mais cet examen ne constitue en aucun cas une thérapie médicale ou psychologique. La disposition demande dès lors à être complétée. La référence à un tel examen, contenue à l'article 38, peut cependant constituer un incitant à l'entrée en thérapie. Par analogie au modèle allemand et au modèle en préparation au Luxembourg, nous proposons, d'une part, d'agréer des centres spécialisés (composés de médecins, de psychologues, etc.) en thérapie spécifique de la circulation qui cibleraient tant l'incapacité physique que l'incapacité mentale des personnes concernées et, d'autre part, de désigner également des organismes afin de procéder à un *screening* à la fin de la thérapie suivie au centre agréé.

Dans la pratique, les examens médicaux et psychologiques sont actuellement effectués par les services de médiation du travail des différentes régions sur la base de l'article 73 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire. Nous proposons de confier le *screening* à ces institutions et de confier le traitement psychologique et médical à des centres spécialisés en psychologie de la circulation. Lesdits services de médiation du travail ne sont en effet pas équipés pour effectuer une véritable thérapie.

En procédant de cette manière, les deux missions seraient clairement démarquées l'une de l'autre: le centre de thérapie serait responsable du traitement psychologique et médical et les autres services, qui disposent pas de l'équipement nécessaire à de telles thérapies (par exemple, les services de médiation du travail) procéderait au *screening* ultérieur de la capacité physique et/ou mentale des personnes concernées. Le juge pourrait alors lever la déchéance du droit de conduire sur la base de ce *screening*.

Il s'agit également d'une mesure complémentaire utile qui permet au juge de maintenir la déchéance aussi longtemps que la preuve de la réussite du traitement n'est pas fournie par les médecins, les psychiatres ou les thérapeutes spécialisés. En effet, dans l'état actuel des choses, un juge de police ne peut prononcer qu'une déchéance provisoire de durée déterminée pour les incapacités temporaires (voir Cassation, 23 mai 1979, *Pas.*, 1979, I, 250).

Le présent amendement est d'une telle souplesse que la déchéance est maintenue jusqu'à ce que la preuve du succès de la thérapie ait été apportée. La définition préalable de la période

dit amendement kan de rechter een verval uitspreken van onbepaalde duur.

Nr. 10 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 21

Het 3^o doen vervallen.

Verantwoording

Het is de vraag of het veel zin heeft om iemand, die toch rijdt terwijl hij vervallen is verklaard van het recht op sturen, bijkomend te veroordelen tot een verval van het recht op sturen. Welke is de garantie dat de overtreder die de eerste keer niet gevoelig was voor het verval van het recht op sturen, zich na de tweede keer wel zal houden aan het verval? Overigens, hoe verhoudt de eerste veroordeling tot verval zich tot de tweede veroordeling tot verval? Is dat een bijkomend verval? Of vervangt dit tweede verval het eerste verval dat werd overtreden?

Wij stellen dan ook voor dit bijkomende verval te schrappen. Krachtens het nieuwe artikel 58bis wordt het immers mogelijk het voertuig van de vervallenverklarde die dat rijverbod overtreedt, aan de ketting te leggen, hetgeen veel efficiënter is.

Nr. 11 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 24bis (nieuw)

Een artikel 24bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

«Art. 24bis. — Artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen als volgt:

«Art. 55. — § 1. Het rijbewijs of het als zodanig geldende bewijs wordt steeds onmiddellijk ingetrokken:

1^o in de gevallen bedoeld in de artikelen 60, §§ 3 en 4, en 61ter, § 1;

2^o bij staandehouding en vaststelling van een zware overtreding van tweede of derde categorie, zoals bedoeld in artikel 29, § 1;

3^o indien de bestuurder de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken;

4^o bij vaststelling van een overtreding van artikel 62bis;

5^o indien het verkeersongeval, dat klaarblijkelijk aan een zware fout van de bestuurder te wijten is, aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt;

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

nécessaire à une thérapie ne va généralement pas de soi. Sur la base de cet amendement, le juge peut prononcer une déchéance de durée indéterminée.

N^o 10 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 21

Supprimer le 3^o.

Justification

La question est de savoir s'il n'est pas absurde de condamner une personne qui continue de conduire alors qu'elle est déchue du droit de conduire à ... être déchue du droit de conduire. Qu'est-ce qui garantit que le contrevenant qui n'a eu cure une première fois de sa déchéance du droit de conduire la respectera la deuxième fois? D'ailleurs, quelle est la relation entre la première et la deuxième condamnation à la déchéance? La deuxième déchéance vient-elle s'ajouter à la première? Ou remplace-t-elle la première qui a été transgressée?

Nous proposons dès lors de supprimer cette nouvelle déchéance. En effet, en vertu du nouvel article 58bis, le véhicule de la personne frappée de déchéance qui enfreint l'interdiction de conduire peut être immobilisé, ce qui est plus efficace.

N^o 11 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 24bis (nouveau)

Insérer un article 24bis (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 24bis. — L'article 55 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 55. — § 1^{er}. Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu est toujours retiré immédiatement:

1^o dans les cas visés aux articles 60, §§ 3 et 4, et 61ter, § 1^{er};

2^o en cas d'interpellation et de constatation d'une infraction grave de la deuxième ou de la troisième catégorie, visée à l'article 29, § 1^{er};

3^o si le conducteur prend la fuite afin de se soustraire aux constatations utiles;

4^o en cas d'interpellation et de constatation d'une infraction visée à l'article 62bis;

5^o si l'accident de roulage, manifestement imputable à une infraction grave du conducteur, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort;

6^o si le conducteur ou la personne qui l'accompagne en vue de l'apprentissage est déchue du droit de conduire un véhicule à moteur de la catégorie du véhicule qu'il utilise.

§ 2. De bevoegde personen, bedoeld in artikel 62, brengen de procureur des Konings, of de krijgsauditeur wanneer het misdrijf onder de bevoegdheid van de krijgsraad valt, onverwijld op de hoogte van deze automatische intrekking. Zij dragen het ingetrokken rijbewijs aan hem over.

Zij delen aan de dader mee aan welk openbaar ministerie het rijbewijs wordt overgemaakt.

§ 3. De bestuurder of de persoon die begeleidt, van wie het rijbewijs wordt ingetrokken, is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs in te leveren op verzoek van de politie. Doet hij dat niet, dan wordt het door de bevoegde personen, bedoeld in artikel 62, in beslag genomen.

§ 4. Indien een zware overtreding van de tweede of de derde categorie, zoals bedoeld in artikel 29, § 1, wordt vastgesteld zonder dat de overtreder werd staande gehouden, wordt het rijbewijs ingetrokken volgens de modaliteiten die door de Koning worden vastgesteld. »

Verantwoording

Dit amendement moet samengelezen worden met het amendement op artikel 6 waar de verhoging van de boetebedragen wordt gemilderd, alsook met het amendement op artikel 36 van het wetsontwerp dat de verhoging van de opdeciepen op de strafrechtelijke boetes schrapt.

De onmiddellijke, trefzekere intrekking van het rijbewijs heeft veel meer preventieve kracht dan hogere financiële sancties. Wanneer men van de intrekking een automatisme maakt, dan betekent zulks meteen een ernstige verstrenging.

Op de eerste plaats voorziet dit amendement in een automatische intrekking voor een aantal zeer belangrijke overtredingen. Dit betekent dat de intrekking niet meer afhangt van een beslissing van de procureur des Konings (of van een krijgsauditeur). Het gaat hier om een intrekking als administratieve maatregel, zoals deze in sommige van de ons omringende landen bestaat. En de beslissing ligt niet meer bij het parket, maar wel bij de bevoegde agent, die het parket informeert en het ingetrokken rijbewijs aan de procureur overmaakt.

Een tweede verschil is dat de zware overtredingen van de laagste categorie niet meer in aanmerking komen voor intrekking van het rijbewijs. En vermits het hier gaat om een automatische intrekking, moet men ook opletten wat er onder die automatische intrekking valt. Men moet nu eenmaal keuzes maken.

De nieuwe categorisering geeft de mogelijkheid om ook met betrekking tot de intrekking van het rijbewijs meer gedifferentieerd te werk te gaan.

Tenslotte is er ook een regeling uitgewerkt voor de zware overtredingen van de tweede en derde categorie, die «in de vlucht» worden vastgesteld. Het mag niet mogelijk zijn dat een rijbewijs wordt ingetrokken van iemand die bijvoorbeeld aan 80 km per uur in de bebouwde kom wordt staande gehouden door de politie terwijl dit niet het geval zou zijn wanneer iemand op diezelfde plaats aan 120 km per uur zou «passeren» en zijn overtreding vastgesteld wordt met een onbemand toestel, waarbij de dader niet wordt staande gehouden.

Evenzeer moet het uitgesloten zijn dat het rijbewijs van een bestuurder die een voetganger in gevaar heeft gebracht (een zware

§ 2. Les personnes compétentes visées à l'article 62 informent sans délai le procureur du Roi, ou l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du conseil de guerre, de ce retrait automatique et lui transmettent le permis retiré.

Elles font savoir à l'auteur à quel ministère public le permis est transmis.

§ 3. Le conducteur ou la personne qui l'accompagne, dont le permis a été retiré, est tenu de remettre son permis de conduire ou le titre qui en tient lieu sur l'invitation qui lui en est faite par les personnes compétentes visées à l'article 62.

§ 4. Si une infraction grave de la deuxième ou de la troisième catégorie, visée à l'article 29, § 1^{er}, est constatée sans que l'auteur ait été interpellé, le permis de conduire est retiré selon les modalités fixées par le Roi. »

Justification

Le présent amendement doit être lu conjointement avec l'amendement à l'article 6, qui vise notamment à tempérer l'augmentation des amendes, ainsi qu'avec l'amendement à l'article 36 du projet de loi, qui tend à supprimer l'augmentation des centimes additionnels sur les amendes pénales.

Le retrait automatique et immédiat du permis de conduire a un effet préventif bien plus important que des sanctions financières plus élevées. En imposant désormais un retrait automatique, on durcit considérablement la répression.

En premier lieu, le présent amendement prévoit un retrait automatique pour un certain nombre d'infractions particulièrement graves. Cela signifie que le retrait ne dépend plus d'une décision du procureur du Roi (ou d'un auditeur militaire). Le retrait est, en l'occurrence, considéré comme une mesure administrative, comme chez certains de nos voisins, tels que l'Allemagne. Par ailleurs, la décision n'appartient plus au parquet, mais à l'agent compétent qui en informe le parquet et transmet le permis retiré au procureur.

Une deuxième différence réside dans le fait que les infractions graves appartenant à la catégorie la plus basse n'entrent plus en ligne de compte pour le retrait du permis. Étant donné qu'il s'agit, en l'occurrence, d'un retrait automatique, il faut prendre garde à ce que l'on rend passible de ce retrait. Il faut faire des choix.

La nouvelle catégorisation permet de procéder de manière plus différenciée pour ce qui est du retrait du permis de conduire.

Pour terminer, une disposition est également prévue pour les infractions graves de la deuxième et de la troisième catégorie qui sont constatées «au vol». Il serait inadmissible de retirer le permis de conduire d'un conducteur qui est, par exemple, interpellé par la police parce qu'il roule à 80 km par heure en agglomération, alors que le permis de celui qui «passe» au même endroit à 120 km par heure, mais dont l'infraction a été constatée par un appareil fonctionnant sans la présence d'un agent qualifié, et qui n'a dès lors pas été interpellé, ne serait pas retiré.

De même, on devrait pouvoir retirer le permis de conduire à un conducteur qui a mis un piéton en danger (ce qui constitue une

overtreding) maar die niet werd staande gehouden, niet ingetrokken kan worden terwijl dit wel mogelijk is als de dader wordt staande gehouden. Deze bepaling is dus ook bijzonder belangrijk voor de bescherming van voetgangers en fietsers ten opzichte van zware overtredingen die tegenover hen worden begaan.

Nr. 12 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

(Subsidiair amendement op amendement nr. 11)

Art. 24bis (nieuw)

Een artikel 24bis (nieuw) invoegen, luidende:

«Art. 24bis. — Artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met volgende tekst:

«Indien een zware overtreding van de tweede of de derde categorie, zoals bedoeld in artikel 29, § 1, wordt vastgesteld zonder dat de overtreder werd staande gehouden, wordt het rijbewijs ingetrokken volgens de modaliteiten die door de Koning worden vastgesteld.»

Verantwoording

Bij de huidige stand van zaken kan het rijbewijs niet worden ingetrokken indien de dader niet wordt staande gehouden. Dat betekent bijvoorbeeld dat er een onaanvaardbaar verschil — om niet te zeggen een discriminatie — ontstaat tussen een overtreder die door een bemand toestel wordt geflitst en wordt staande gehouden en tussen een overtreder die door een onbemande camera wordt geflitst en niet wordt tegengehouden.

De huidige stand van zaken leidt tot onbegrijpelijke toestanden. Het rijbewijs van iemand die aan 75 km per uur door de bebouwde kom rijdt en die wordt staande gehouden door de politie, kan ingetrokken worden, terwijl diezelfde bestuurder aan 120 km per uur door diezelfde bebouwde kom kan razen zonder intrekking van het rijbewijs, indien hij geflitst wordt door een onbemande camera en niet wordt staande gehouden.

Dit geldt echter niet alleen voor snelheidsovertredingen. Het rijbewijs van een bestuurder die een voetganger in gevaar heeft gebracht (= een zware overtreding) maar die niet werd staande gehouden, kan niet ingetrokken worden (alhoewel de politie de nummerplaat heeft genoteerd) terwijl zulks wel het geval is als de dader wordt staande gehouden.

Naarmate dit meer geweten is, zullen een aantal bestuurders nog meer in de verleiding komen om risico's te gaan nemen, ten einde niet te worden staande gehouden en hun rijbewijs te behouden.

Nr. 13 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

(Subsidiair amendement op amendement nr. 11)

Art. 24bis (nieuw)

Een artikel 24bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

«Art. 24bis. — In artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten worden in punt 5^o de woorden

infraction grave), mais qui n'a pas été interpellé, alors que ce serait le cas s'il l'avait été.

N° 12 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

(Amendement subsidiaire à l'amendement n° 11)

Art. 24bis (nouveau)

Insérer un article 24bis (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 24bis. — L'article 55 des mêmes lois coordonnées est complété par l'alinéa suivant:

«Si une infraction grave de la deuxième ou de la troisième catégorie, visée à l'article 29, § 1^{er}, est constatée sans que le contrevenant ait pu être interpellé, le permis de conduire sera retiré selon les modalités fixées par le Roi.»

Justification

Dans l'état actuel des choses, le permis de conduire ne peut être retiré si le contrevenant n'est pas interpellé. Cette situation se solde, par exemple, par une différence inadmissible — pour ne pas parler d'une discrimination — entre un contrevenant qui est «flashé» par une caméra manuelle et qui est interpellé et un contrevenant qui est «flashé» par une caméra automatique et qui n'est pas contraint d'immobiliser son véhicule.

L'état actuel de la législation génère des situations incompréhensibles. Un conducteur qui traverse une agglomération à 75 kilomètres à l'heure et qui est interpellé par la police peut se voir retirer son permis, tandis que ce même conducteur peut foncer à 120 kilomètres à l'heure à travers cette même agglomération sans se voir retirer son permis, s'il est «flashé» par une caméra automatique et n'est pas interpellé.

Cette situation ne s'applique pas uniquement aux excès de vitesse. C'est ainsi que le permis de conduire d'un conducteur qui a mis en danger un piéton (une infraction grave), mais qui n'a pas été interpellé, ne pourra pas être retiré (bien que la police ait relevé sa plaque d'immatriculation), alors que ce sera effectivement le cas si l'auteur a été interpellé.

Plus cette situation sera connue, plus nombreux seront les conducteurs tentés de prendre des risques pour éviter d'être interpellés et conserver ainsi leur permis de conduire.

N° 13 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

(Amendement subsidiaire à l'amendement n° 11)

Art. 24bis (nouveau)

Insérer un article 24bis (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 24bis. — À l'article 55, 5^o, des mêmes lois coordonnées, remplacer les mots «infractions spécia-

«overtredingen bedoeld in artikel 29» vervangen door de woorden «zware overtredingen van de tweede en de derde graad, zoals bedoeld in artikel 29, § 1.»

Verantwoording

Het lijkt ons overdreven om de zware overtredingen van de eerste graad in aanmerking te laten komen voor een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. De wetgever moet voorzichtig zijn dat hij het draagvlak dat bij de bevolking is ontstaan met betrekking tot een strengere handhaving, niet bruuskeert. Wij betwijfelen bijvoorbeeld of de bevolking het zal aanvaarden dat iemand, die even op een fietspad of een voetpad parkeert, daardoor zijn rijbewijs voor een maand kan kwijtspelen.

Nr. 14 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 24ter (nieuw)

Een artikel 24ter (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

«Art. 24ter. — In dezelfde gecoördineerde wetten wordt een artikel 55bis ingevoegd, dat luidt als volgt:

«Art. 55bis. — De Koning bepaalt de maatregelen ter voorkoming van fraude met rijbewijzen.»

Verantwoording

Er moeten dringend maatregelen worden genomen om fraude met rijbewijzen te voorkomen. Wij vernemen dat bepaalde bestuurders die recidiveren met zware overtredingen, zich «gewapend» hebben tegen het verlies van het rijbewijs. Zo hebben zij een duplicaat gevraagd voor het rijbewijs dat zij zogezegd verloren hebben, maar hebben in werkelijkheid twee rijbewijzen. Indien hun «duplicaat» wordt ingetrokken hebben zij nog het eigen oorspronkelijke rijbewijs.

De strijd tegen deze fraude is niet gemakkelijk. Eén element van bestrijding zou alvast de oprichting kunnen zijn van een databank van ingetrokken rijbewijzen die elke keer geconsulteerd wordt bij de intrekking van het rijbewijs. Indien de politie dan vaststelt dat de databank op het moment van intrekking meldt dat het rijbewijs al ingetrokken is, dan is de fraude duidelijk; en dan geldt als misdrijf dat de houder van het rijbewijs valsheid in geschrifte heeft gepleegd. Uiteraard met de sancties daaraan verbonden.

Nr. 15 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 27

Inhetvoorgesteldeartikel 58bis,devolgendewijzigingen aanbrengen:

1° Het eerste lid van § 1 vervangen als volgt:

«De oplegging van het voertuig wordt als beveiligingsmaatregel bevolen in de gevallen bedoeld in arti-

lement désignées par le Roi, visées à l'article 29» par les mots «infractions graves des deuxième et troisième degrés, visées à l'article 29, § 1^{er}.»

Justification

Il nous semble excessif que les infractions graves du premier degré puissent entraîner un retrait immédiat du permis de conduire. Il convient en effet que le législateur veille à ne pas compromettre le soutien dont bénéficie, dans la population, l'intention de mener une politique répressive plus sévère. Nous doutons, par exemple, que la population accepte qu'un automobiliste qui, pour un instant, a garé son véhicule sur une piste cyclable ou sur un trottoir, puisse, au motif de cette infraction, être privé de son permis de conduire pour une durée d'un mois.

N° 14 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 24ter (nouveau)

Insérer un article 24ter (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 24ter. — Un article 55bis, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois coordonnées:

«Art. 55bis. — Le Roi fixe les mesures relatives à la prévention de la fraude aux permis de conduire.»

Justification

Il convient de prendre d'urgence des mesures afin d'éviter la fraude aux permis de conduire. Il nous revient en effet que certains conducteurs récidivistes, auteurs d'infractions graves, se seraient «prémunis» contre la perte de leur permis de conduire. Prétextant avoir perdu ce dernier, ils en auraient demandé un duplicata, duplicata leur permettant, en réalité, de disposer de deux permis de conduire. En cas de retrait de ce «duplicata», ils disposeraient ainsi toujours de l'original.

S'il est malaisé de lutter contre la fraude dénoncée plus haut, la création d'une banque de données où seraient enregistrés tous les retraits de permis, pourrait constituer un instrument de lutte efficace en la matière. En effet, cette banque de données pourrait être consultée lors de chaque retrait de permis, et la police pourrait ainsi clairement établir la fraude commise par le titulaire du permis de conduire concerné en constatant que ce dernier a déjà été retiré. L'infraction constatée constituerait dans ce cas un faux en écritures, faux qui serait sanctionné en conséquence.

N° 15 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 27

Dans l'article 58bis, proposé, apporter les modifications suivantes:

1° Remplacer le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, par l'alinéa suivant:

«L'immobilisation du véhicule comme mesure de sûreté est ordonnée dans les cas visés à l'article 30, § 3,

kel 30 § 3, artikel 48, eerste lid, artikel 55, § 3, en artikel 57. »

2° Het eerste lid van § 3 vervangen als volgt :

«*De oplegging als beveiligingsmaatregel wordt, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de overtreder, beëindigd door de personen die de oplegging hadden bevolen.* »

Verantwoording

1. Het nieuwe artikel 58bis geeft de mogelijkheid aan de parketten om het voertuig aan de ketting te leggen wanneer iemand zonder geldig rijbewijs rijdt of wanneer hij toch tijd terwijl hij vervallen is verklaard van het recht op sturen.

Wij willen dit nieuwe artikel 58bis uitbreiden. Op de eerste plaats moet in zulke gevallen het voertuig sowieso aan de ketting worden gelegd.

Bovendien geldt dat ook voor het voertuig van diegene die zijn rijbewijs weigert af te geven op het ogenblik dat het wordt ingetrokken (artikel 55) of wanneer hij zijn rijbewijs niet bij de griffie neerlegt bij veroordeling (artikel 57) tot verval van het recht op sturen.

Er is immers veel kans dat diegene die weigert zijn rijbewijs te overhandigen aan de politie of die na een veroordeling tot verval van het recht op sturen, zijn rijbewijs niet binnenbrengt bij de griffie, van plan is om tijdens de periode van intrekking of verval toch plaats te nemen achter het stuur. Blijkbaar hebben sommige parketten daar moeilijkheden mee.

De nieuwe mogelijkheid voor het openbaar ministerie om bij het niet-inleveren van het rijbewijs op te treden met oplegging van het voertuig geeft een middel om zulk bedrog te voorkomen. Op die manier wordt de strafuitvoering verbeterd.

2. Het tweede punt van het amendement is een veel betere formulering van het eerste lid van § 3. Zoals de Nederlandse tekst in het wetsontwerp zelf is geformuleerd, lijkt het wel alsof het voertuig was opgelegd op verzoek van de overtreder.

Nr. 16 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 27bis (nieuw)

Een artikel 27bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt :

«*Art. 27bis. — Een nieuw artikel 58ter wordt ingevoegd in dezelfde gecoördineerde wetten, luidend als volgt :*

«*Art. 58ter. — Bij vaststelling op de openbare weg dat een motorvoertuig in het verkeer werd gebracht waarvan de snelheid en/of het vermogen op welke wijze dan ook werd opgedreven, wordt het voertuig steeds opgelegd gedurende een periode van minstens dertig dagen. De uitrustingen worden in beslag genomen, zelfs als ze niet tot de overtreder behoren, verbeurdverklaard overeenkomstig de artikelen 42 en 43*

à l'article 48, alinéa 1^{er}, à l'article 55, § 3, et à l'article 57. »

2° Remplacer le § 3, alinéa 1^{er}, par l'alinéa suivant :

«*Il est mis fin à l'immobilisation comme mesure de sûreté, soit d'office, soit à la demande du contrevenant, par les personnes qui avaient ordonné l'immobilisation.* »

Justification

1. Le nouvel article 58bis donne la possibilité aux parquets d'immobiliser le véhicule si un conducteur roule sans permis de conduire valable ou s'il continue tout de même à rouler alors qu'il a été déclaré déchu du droit de conduire.

Nous souhaitons élargir la portée de ce nouvel article 58bis. En premier lieu, le véhicule doit de toute façon être immobilisé dans ces cas.

De plus, nous estimons que cette mesure doit également s'appliquer au véhicule de celui qui refuse de remettre son permis au moment où celui-ci est retiré (article 55) ou s'il ne remet pas son permis au greffe en cas de condamnation à la déchéance du droit de conduire (article 57).

Il y a en effet de fortes chances que celui qui refuse de remettre son permis de conduire à la police ou qui — après une condamnation à la déchéance du droit de conduire — ne remet pas son permis de conduire au greffe, a l'intention de continuer à conduire durant la période de retrait du permis de conduire ou de déchéance du droit de conduire. Certains parquets éprouvent manifestement des difficultés à cet égard.

La possibilité nouvelle qui est ainsi offerte au ministère public d'intervenir en immobilisant le véhicule si le permis de conduire n'est pas remis, permet d'éviter ce genre de fraude. L'exécution de la peine s'en trouvera ainsi améliorée.

2. Le deuxième volet de l'amendement vise à mieux formuler l'alinéa 1^{er} du § 3. La formulation actuelle du texte français dans le projet de loi lui-même donne à penser que le véhicule a été immobilisé à la demande du contrevenant.

N° 16 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 27bis (nouveau)

Insérer un article 27bis (nouveau), libellé comme suit :

«*Art. 27bis. — Un article 58ter, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois coordonnées :*

«*Art. 58ter. — En cas de constatation, sur la voie publique, de la mise en circulation d'un véhicule motorisé auquel des modifications de quelque nature que ce soit ont été apportées en vue d'augmenter sa vitesse et/ou la puissance de son moteur, le véhicule est toujours immobilisé pour une période de trente jours au minimum. Les équipements sont saisis, même s'ils n'appartiennent pas au contrevenant, confisqués*

van het Strafwetboek of artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, en vernietigd.

De herstelling van het voertuig in de wettelijke staat gebeurt op kosten van de eigenaar van het voertuig.»

Verantwoording

Door dit amendement wordt de gedragsfout (namelijk het in verkeer brengen van een opgedreven voertuig) overgeheveld van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor het vervoer te land, hun onderdelen evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, naar de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Een gedragsfout hoort immers niet thuis in voormelde wet van 21 juni 1985.

Bovendien wordt de over te hevelen bepaling uitgebreid; het gaat hier niet alleen meer over het in het verkeer brengen van opgedreven bromfietsen, maar over het in het verkeer brengen van alle opgedreven motorvoertuigen, en dus bijvoorbeeld ook over «*chip-tuning*» of het gebruik van «*powerboxen*» in auto's.

Door deze overheveling valt deze overtreding bovendien ook onder de wet betreffende de politie over het wegverkeer, en komt de opbrengst van de boete ook in aanmerking om gedeeltelijk naar de lokale politie te gaan.

Nr. 17 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 28bis (nieuw)

Een artikel 28bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

«*Art. 28bis. — 1. Bij titel V, hoofdstuk I, van dezelfde geccoördineerde wetten wordt een afdeling I ter ingevoegd, luidend als volgt:*

«*Afdeling I ter. Verplichte onderzoeken bij ernstige letselongevallen.»*

2. Bij deze afdeling wordt een artikel 62ter ingevoegd, dat luidt als volgt:

«*Art. 62ter. — Indien de vaststellende agent bij een ernstig ongeval met doden of zwaargewonden aanwijzingen heeft dat een overtreding van de maximum toegelaten snelheid van de eerste categorie werd begaan, wordt steeds onderzocht of het motorvoertuig van de overtreder uitgerust is met welk middel dan ook om de snelheid en/of het vermogen van het voertuig op te drijven of met toestellen of uitrustingen zoals bedoeld in artikel 62bis.»*

Verantwoording

De wetgever moet er niet alleen voor zorgen dat de verkeersveiligheid wordt bevorderd, maar ook dat de rechten van de slachtof-

conformément aux articles 42 et 43 du Code pénal ou à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle, et détruits.

La remise en état du véhicule concerné afin qu'il satisfasse aux conditions légales en vigueur est à la charge de son propriétaire.»

Justification

Le présent amendement vise à transférer la disposition incriminant le comportement fautif (à savoir, la mise en circulation d'un véhicule dont la vitesse ou la puissance a été augmentée) de 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, à la loi relative à la police de la circulation routière. Une telle disposition n'a en effet pas sa place dans la loi du 21 juin 1985 précitée.

La portée de la disposition transférée est en outre élargie: il ne s'agit plus seulement de la mise en circulation de cyclomoteurs dont la vitesse ou la puissance aurait été augmentée, mais également de la mise en circulation de tout véhicule motorisé, de sorte que la disposition vise donc également, par exemple, le «*chip-tuning*» ou l'utilisation de «*powerbox*» dans les voitures.

Faisant relever cette infraction de la loi relative à la police de la circulation routière, ce transfert a en outre pour conséquence que le produit de l'amende ira en partie à la police locale.

Nº 17 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 28bis (nouveau)

Insérer un article 28bis (nouveau), libellé comme suit:

«*Art. 28bis. — 1. Il est inséré, dans le titre V, chapitre I^{er}, des mêmes lois coordonnées, une section Ire ter, libellée comme suit:*

«*Section première ter. Examens obligatoires en cas d'accidents graves ayant causé des lésions corporelles.»*

2. Il est inséré, dans la même section, un article 62ter, rédigé comme suit:

«*Art. 62ter. — Si l'agent qui a procédé aux constatations lors d'un accident grave avec morts ou blessés graves dispose d'indices dont il ressort qu'a été commise une infraction de la première catégorie consistant en un dépassement de la vitesse maximale autorisée, il est toujours examiné si le véhicule à moteur de l'auteur de l'infraction a été muni d'un quelconque dispositif permettant d'augmenter la vitesse et/ou la puissance du véhicule ou de moyens ou d'équipements visés à l'article 62bis.»*

Justification

Le législateur doit non seulement veiller à promouvoir la sécurité routière, mais aussi à sauvegarder les droits des victimes et de

fers en hun families worden gevrijwaard. Zo moet het dossier van een zwaar letselongeval volledig zijn om de rechter alle elementen te bezorgen om een verantwoorde uitspraak te doen.

Dit amendement moet ons inziens tot deze volledigheid bijdragen. Indien een zeer zware snelheidsovertreding (van eerste categorie) aan de basis lag van de dood of de zware letsels van het slachtoffer, moet de politierechter steeds weten of het voertuig van de dader niet opgedreven was, en of het niet uitgerust was met een radarverklikker of aanverwant toestel dat de bedoeling heeft politiecontroles met automatisch werkende toestellen te verhinderen.

Deze nieuwe bepaling zal bovendien meer «vlees en bloed» geven aan het bestaande verbod om zulke apparaatjes te gebruiken. Het is moeilijk zonet onmogelijk om de aanwezigheid ervan vast te stellen op het ogenblik dat de voertuigen voorbijrijden. Wij verwachten dat voorliggende nieuwe bepaling het gebruik van zulke apparaatjes toch zal ontmoedigen.

Nr. 18 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 30

Dit artikel doen voorafgaan door een nieuw lid, luidende :

«Het eerste lid van artikel 65, § 1, van dezelfde gecoördineerde wetten wordt aangevuld met volgende bepaling :

«De betaling van een som binnen een door de Koning bepaalde termijn is evenwel niet toegestaan voor de overtredingen bedoeld in artikel 65bis, § 1.»

Verantwoording

Dit amendement moet samengelezen worden met artikel 31 van het wetsontwerp.

Het systeem van de minnelijke schikking en de onmiddellijke inning interfereert met de administratieve afhandeling van de in artikel 65bis, § 1, vermelde overtredingen.

Wij willen de interferentie van het systeem van de minnelijke schikking met de administratieve boete uitschakelen. Daarom wordt in dit amendement bij artikel 65 het systeem van de minnelijke schikking niet van toepassing verklaard op de overtredingen die administratief worden afgewerkt.

Anderzijds moet de mogelijkheid van de onmiddellijke inning overeind blijven, ook voor de overtredingen die op basis van het nieuwe artikel 65bis, § 1, administratief worden afgewerkt. Door een amendement bij artikel 65bis, § 1, wordt de mogelijkheid gelaten dat een onmiddellijke boete wordt geïnd, zodat de keuze blijft tussen een onmiddellijke inning en een administratieve boete. Het systeem van de onmiddellijke inning is immers, criminologisch bekeken, bijzonder effectief omdat de band tussen overtreding en sanctie onmiddellijk optreedt. Bovendien is het een effectief sanctioneringsmiddel voor buitenlanders die in ons land een overtreding begaan.

leur famille. C'est ainsi que le dossier relatif à un accident grave ayant causé des lésions corporelles doit toujours être complet, afin que le juge dispose de tous les éléments lui permettant de statuer en connaissance de cause.

Nous estimons que le présent amendement devrait faire en sorte que ce dossier soit complet. Si un excès de vitesse très grave (de première catégorie) a été à l'origine de la mort ou des lésions graves de la victime, le juge de police doit toujours savoir si le moteur du véhicule de l'auteur n'a pas été gonflé ou s'il n'a pas été muni d'un détecteur de radar ou d'un dispositif analogue ayant pour but d'empêcher les contrôles de police effectués à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement.

Cette nouvelle disposition donnera en outre plus de poids à l'interdiction d'utiliser des tels dispositifs. Il est en effet difficile, voire impossible, d'en constater la présence lorsque les véhicules sont en mouvement. Nous espérons que cette nouvelle disposition découragera l'utilisation de tels dispositifs.

N° 18 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 30

Faire précéder cet article par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

«L'article 65, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des mêmes lois coordonnées est complété comme suit :

«Le paiement d'une somme dans un délai fixé par le Roi n'est cependant pas autorisé pour les infractions visées à l'article 65bis, § 1^{er}.»

Justification

Le présent amendement doit être lu conjointement avec l'article 31 du projet de loi.

Le système de la transaction et de la perception immédiate interfère avec le traitement administratif des infractions visées l'article 65bis, § 1^{er}.

Nos souhaitons éliminer l'interférence entre la transaction et l'amende administrative. C'est pourquoi le présent amendement à l'article 65 prévoit que le système de la transaction n'est pas applicable aux infractions visées à l'article 65bis, § 1^{er}.

Il faut cependant éviter de compromettre la possibilité de l'amende immédiate, et ce, également pour les infractions traitées, sur le plan administratif, sur la base du nouvel article 65bis, § 1^{er}. En présentant un amendement à l'article 65bis, § 1^{er}, nous allons consolider la possibilité de la perception immédiate, et ce, afin que subsiste le choix entre une amende immédiate et une amende administrative. En effet, le système de la perception immédiate est particulièrement efficace, sur le plan psychologique, dès lors que le rapport entre l'infraction et la sanction est établi de manière immédiate. De plus, il s'agit d'un instrument de répression efficace à l'encontre des étrangers qui commettent une infraction dans notre pays.

Nr. 19 VAN DE HEREN **D'HOOGHE** EN **CALUWÉ**

Art. 32

Dit artikel vervangen als volgt :

« Art. 32. — *In titel V van dezelfde gecoördineerde wetten wordt een hoofdstuk VI opgenomen onder het opschrift « Overeenkomsten met de politiezones inzake verkeersveiligheid », bestaande uit de artikelen 68bis en 68ter.*

Art. 68bis. — § 1. *De opbrengsten van de penale geldboeten inzake verkeer, van de bevelen tot betaling en van de sommen tegen betaling met eventueel verval van strafvordering, zoals bedoeld in deze gecoördineerde wetten, worden, voorzover zij het gevolg zijn van processen-verbaal die uitgeschreven werden door de lokale politie, voor de helft toegewezen aan de politiezones gedefinieerd in artikel 9 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus die een veiligheidsovereenkomst hebben gesloten met de minister van Binnenlandse Zaken en met de minister van Mobiliteit en Vervoer.*

Het aandeel van elke politiezone betreft de helft van de opbrengsten van de processen-verbaal, uitgeschreven door de lokale politie op het grondgebied van de politiezone.

§ 2. *De federale Staat zorgt voor de inning van de in § 1 bedoelde opbrengsten mede voor rekening van de politiezones met inachtneming van de bij deze wet vastgestelde regels.*

Art. 68ter. — *De Koning stelt, bij in Ministerraad overlegd besluit, de voorwaarden en modaliteiten vast waarin de in artikel 68bis bedoelde veiligheids-overeenkomst moet voldoen.*

De overeenkomst voorziet in de uitvoering van een analyse van de verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone, evenals een inventaris van de bestaande activiteiten inzake de handhaving van de verkeersveiligheid in de betrokken politiezone.

De overeenkomst voorziet eveneens in een jaarlijks actieplan dat prioriteiten bepaalt en dat overeenkomstig deze prioriteiten de volgende punten bevat :

— *het opzetten van informatieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone, met inbegrip van informatie over de organisatie en de resultaten van de controles;*

— *het opzetten van preventieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiezone;*

— *de organisatie van controleacties met precisering van de doelstellingen ervan.*

N° 19 DE MM. **D'HOOGHE** ET **CALUWÉ**

Art. 32

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 32. — *Dans le titre V des mêmes lois coordonnées, il est inséré un chapitre VI, intitulé « Contrats de sécurité routière conclus avec les zones de police » et contenant les articles 68bis et 68ter.*

Art. 68bis. — § 1^{er}. *Les recettes des amendes pénales en matière de circulation routière, des ordres de paiement et des sommes dont le paiement éteint éventuellement l'action publique, comme prévu par les présentes lois coordonnées, sont, pour autant qu'elles résultent de procès-verbaux dressés par la police locale, attribuées pour moitié aux zones de police telles qu'elles sont définies à l'article 9 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, qui ont conclu un contrat de sécurité routière avec le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Mobilité et des Transports.*

La part revenant à chaque zone de police équivaut à la moitié des recettes résultant des procès-verbaux dressés par sa police locale sur le territoire de la zone de police.

§ 2. *L'État fédéral est chargé de la perception des recettes visées au § 1^{er} également pour le compte des zones de police en respectant les règles prévues par la présente loi.*

Art. 68ter. — *Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les conditions et les modalités auxquelles le contrat de sécurité visé à l'article 68bis doit satisfaire.*

Le contrat prévoit la réalisation d'une analyse des problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, ainsi que d'un inventaire des activités en ce qui concerne le contrôle de la sécurité routière dans la zone de police concernée.

Le contrat prévoit également un plan d'action annuel définissant des priorités et comportant, en fonction de ces priorités, les points suivants :

— *la mise en œuvre d'actions d'information du public par rapport aux problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, y compris sur l'organisation de contrôles et leurs résultats;*

— *la mise en œuvre d'actions de prévention par rapport aux problèmes de sécurité routière relevés dans la zone de police concernée;*

— *l'organisation d'actions de contrôle, en précisant les objectifs de ceux-ci.*

De overeenkomst moet kaderen in het zonale veiligheidsplan.

In de overeenkomst verbindt de politiezone zich ertoe een coördinator aan te stellen die over de daadwerkelijke uitvoering van zijn doelstellingen inzake verkeersveiligheid zal waken.

Zij verbindt zich er ook toe al een driejaarlijks vooruitgangsrapport te zenden aan de bovenvermelde ministers met betrekking tot de uitvoering van de overeenkomst, dat met name de verdeling bevat van het aantal manschappen dat werd ingezet bij de verschillende acties die werden opgezet in het kader van de overeenkomst, evenals de effecten van de acties op het verkeersgedrag van de weggebruikers in de politiezone.

Verantwoording

1. De financiële bijdrage voor de politiezones, voorzien in het wetsontwerp, is schamel te noemen. Daarom wordt er in dit amendement geopteerd dat de helft van de opbrengsten, voortkomend uit de processen-verbaal die zijn uitgeschreven door de lokale politie op het grondgebied van de politiezone, worden overgemaakt aan de betrokken politiezone. Op die manier worden ook eindeloze discussies over de criteria van verdeling enz. vermeden en wordt ook voorkomen dat in de politiezones het gevoel ontstaat dat andere politiezones die niet dezelfde ijver aan de dag leggen, daarvoor beloond worden.

2. Wij pleiten ervoor dat het actieplan van de lokale politie inzake verkeershandhaving elk jaar wordt geactualiseerd in functie van de resultaten van het voorbije jaar. Daaruit resulteert een dynamischer aanpak van de evoluerende problemen.

3. Het evaluatieverslag wordt een driejaarlijks evaluatieverslag en bevat naast de inzet van de manschappen ook de effecten van de handhaving op het verkeersgedrag en de letselongevallen. Deze meting van de effecten van de handhaving zal ook het streven naar efficiëntie bevorderen. Het feit dat zulk evaluatieverslag driejaarlijks wordt gevraagd maakt daarenboven de administratieve rompslomp voor de politiediensten ook lichter.

Nr. 20 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 33

Het voorgestelde artikel 69bis aanvullen met een tweede lid, dat luidt als volgt:

«Indien het eerste vonnis tevens een verval van het recht op sturen omvat, wordt dit verval verlengd met een termijn die niet langer dan een maand is en niet korter dan acht dagen.»

Verantwoording

Als de rechter nu een straf heeft uitgesproken die tegelijkertijd een boete en een verval van het recht op sturen inhoudt en de

Le contrat doit s'inscrire dans le cadre du plan zonal de sécurité.

Dans le contrat, la zone de police s'engage également à désigner un coordinateur qui veillera à la réalisation effective de ses objectifs en matière de sécurité routière.

Elle s'engage également à adresser tous les trois ans aux ministres précités un rapport d'avancement sur l'exécution du contrat, comportant notamment la répartition des effectifs affectés aux différentes actions mises en oeuvre dans le cadre du contrat, et concernant en outre les effets de ces actions sur le comportement des usagers de la route dans la zone de police concernée.»

Justification

1. La part des recettes que le projet de loi prévoit d'attribuer aux zones de police est pour le moins dérisoire. C'est la raison pour laquelle nous proposons d'attribuer à la zone de police la moitié des recettes résultant de procès-verbaux dressés par la police locale sur son territoire, cette formule permettant par ailleurs d'éviter d'interminables discussions concernant les critères de répartition, etc., et d'éviter en outre que certaines zones de police plus zélées que d'autres aient le sentiment que ces dernières sont récompensées pour leur comportement.

2. Nous plaidons en faveur d'une actualisation annuelle du plan d'action de la police locale en ce qui concerne l'application des règles de la circulation routière, actualisation basée sur les résultats obtenus l'année précédente. Cette formule permettrait en effet d'aborder de manière plus dynamique les problèmes relatifs à la circulation routière, problèmes qui sont en évolution constante.

3. Le rapport d'évaluation devient un rapport trisannuel qui porte non seulement sur la répartition des effectifs, mais aussi sur les effets sur le comportement des conducteurs de la politique répressive en matière de circulation routière, ainsi que sur le nombre d'accidents ayant causé des lésions corporelles. La mesure des effets de cette politique répressive favorisera par ailleurs la recherche d'efficacité en la matière. Enfin, le fait que ce rapport soit demandé tous les trois ans allège les tracasseries administratives auxquelles sont confrontés les services de police.

N° 20 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 33

Compléter l'article 69bis proposé par un alinéa 2, libellé comme suit :

«Si le premier jugement prévoit également une déchéance du droit de conduire, celle-ci est prolongée d'une durée qui n'excède pas un mois et ne peut être inférieure à huit jours.»

Justification

Si le jugement prévoit simultanément une amende et une déchéance du droit de conduire, et que l'auteur ne paie pas

dader betaalt zijn boete niet, dan wordt hij veroordeeld ... tot een verval van het recht op sturen. Hoe verhouden zich het uitgesproken verval (van het eerste vonnis) en het tweede verval (dat dient om het niet-betalen van de boete te compenseren) tot elkaar?

Om helderheid te scheppen stellen wij hier een amendement voor, dat duidelijk maakt dat het tweede verval zich voegt bij het eerste verval.

Nr. 21 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 33bis (nieuw)

Een artikel 33bis (nieuw) invoegen, luidende als volgt:

«Art. 33bis. — 1. *Het opschrijft van titel VII van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen door de volgende bepaling: «Zorg voor verkeersslachtoffers».*

2. *Artikel 70 wordt vervangen als volgt:*

«Art. 70. — § 1. *Er wordt een Nationaal Centrum voor verkeersslachtoffers opgericht, hierna te noemen: het centrum.*

§ 2. *Het centrum heeft als opdrachten:*

1^o *de problemen van de verkeersslachtoffers te bestuderen en oplossingen voor te stellen om het lot van de verkeersslachtoffers en hun families te humaniseren;*

2^o *de regering en het Parlement te adviseren bij alle maatregelen van de regering en de wetgevende macht die het lot van de verkeersslachtoffers betrekken;*

3^o *te bemiddelen tussen de slachtoffers en hun families, enerzijds, en de overheidsinstellingen, de verzekeringsondernemingen en de ziekte- en invalideitsverzekering, anderzijds;*

4^o *de bevolking te sensibiliseren voor het lot van de verkeersslachtoffers en hun families.*

§ 3. *Het centrum is paritair samengesteld uit Nederlandstaligen of Franstaligen, de voorzitter uitgezonderd. De Koning bepaalt de samenstelling, de financiering en de controle op het centrum.*

§ 4. *Het centrum brengt jaarlijks verslag uit aan het Parlement over zijn activiteiten.»*

Verantwoording

Niet alleen de veiligheidspreventie is in verkeerszaken bijzonder belangrijk. De samenleving moet er ook permanent op bedacht zijn om het lot van de verkeersslachtoffers en hun families te humaniseren. De politionele en justitiële benadering, de eerste hulp aan de slachtoffers, de opvang van de families door politiediensten, de contacten met de verzekeringswereld en met de invalideitsverzekering enz. vragen om een permanente aandacht.

l'amende, il est condamné à ... la déchéance de son droit de conduire. Comment la déchéance prononcée lors du premier jugement et la deuxième déchéance visant à compenser le non-paiement de l'amende s'articuleront-elles ensemble?

Pour prévenir toute confusion, nous proposons un amendement tendant à préciser clairement que la deuxième déchéance s'ajoute à la première.

N° 21 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 33bis (nouveau)

Insérer un article 33bis (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 33bis. — 1. *L'intitulé du titre VII des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante: «Prise en charge des victimes d'accidents de la circulation.»*

2. *L'article 70 est remplacé par ce qui suit:*

«Art. 70. — § 1^{er}. *Il est créé un Centre national pour les victimes d'accidents de la circulation, dénommé ci-après «le centre».*

§ 2. *Les missions du centre sont les suivantes:*

1^o *examiner les problèmes des victimes d'accidents de la circulation et proposer des solutions pour humaniser leur sort et celui de leur famille;*

2^o *conseiller le gouvernement et le Parlement sur toutes les mesures qu'ils envisagent de prendre concernant le sort des victimes d'accidents de la circulation;*

3^o *intervenir en tant qu'intermédiaire entre les victimes et leur famille, d'une part, et les institutions publiques, les compagnies d'assurances et l'assurance maladie-invalidité, d'autre part;*

4^o *sensibiliser la population au sort des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille.*

§ 3. *Le centre est composé paritairement de membres francophones et néerlandophones, le président excepté. Le Roi détermine la composition, le financement et le contrôle du centre.*

§ 4. *Le centre fait annuellement rapport au Parlement sur ses activités.»*

Justification

Dans le domaine de la circulation, il n'y a pas que la prévention en matière de sécurité qui soit d'une importance majeure. La société ne doit en outre avoir de cesse d'humaniser le sort des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille. L'approche policière et judiciaire, les premiers soins aux victimes, l'accueil des familles par les services de police, les contacts avec le monde des assurances et avec l'assurance maladie-invalidité, etc., nécessitent

Bovendien moet er een instantie in het leven worden geroepen die voor de slachtoffers en hun families kan tussenkomen en bemiddelen bij de overheidsinstellingen en instanties waarmee zij vanuit hun specifieke situatie te maken krijgen.

Of dit centrum nu in nauwe samenwerking met het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid, of zelfs in diens schoot, functioneert is bijkomstig. Belangrijk is dat het centrum er komt.

Het lijkt ons vanzelfsprekend dat organisaties van verkeersslachtoffers in dit centrum een belangrijke rol te spelen hebben.

Nr. 22 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 35

In het voorgestelde artikel 420bis van het Strafwetboek worden de woorden « één jaar » vervangen door de woorden « twee jaar ».

Verantwoording

Dit amendement trekt consequent de bepaling van het artikel 10 van het wetsontwerp door: indien de maximumstrafmaat voor overtredingen die de dood tot gevolg hebben verruimd wordt naar vijf jaar, dient men de maximumstrafmaat voor overtredingen die verwondingen tot gevolg hebben te verruimen naar twee jaar.

Men mag immers niet de concrete situaties uit het oog verliezen: sommige zware overtredingen van de eerste categorie hebben een definitieve zeer zware invaliditeit tot gevolg. Naar schatting komen er in ons land bij verkeersongevallen jaarlijks een vijfhonderdtal NAH-patiënten bij (dit wil zeggen patiënten met « niet-aangeboren hersenletsels ») die in meerdere gevallen heel hun leven zeer zwaar (een aantal onder hen zelfs quasi volledig) verlamd zijn; een aantal van hen zal zelfs zeer zwaar mentaal gehandicapt verder door het leven moeten gaan.

Wij trekken er ook de aandacht op dat de maximumstrafmaat voor het rijden zonder rijbewijs, ook zonder dat er een letselongeval bij komt kijken, in artikel 12 van het wetsontwerp bepaald wordt op één jaar gevangenisstraf. Dat zou dus dezelfde strafmaat zijn als de strafmaat die geldt voor zware letselongevallen met definitieve, soms zeer zware, invaliditeit door het begaan van extreem zware overtredingen. Indien men de mogelijkheid niet schept om een gevangenisstraf van twee jaar uit te spreken bij extreem zware overtredingen die leiden tot zulke zware definitieve letsels, trekt men de verhoudingen scheef.

Nº 23 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 35bis (nieuw)

Een artikel 35bis (nieuw) invoegen dat luidt als volgt:

« Art. 35bis. — Artikel 619 van het Wetboek van strafvordering wordt vervangen als volgt:

« Art. 619. — Veroordelingen tot een politiestraf worden uitgewist na een termijn van drie jaar te reke-

une attention permanente. En outre, il convient de créer une instance qui puisse intervenir pour les victimes et leur famille et jouer le rôle d'intermédiaire auprès des institutions publiques et des instances auxquelles ces victimes seront confrontées en raison de leur situation spécifique.

Que ce centre fonctionne en étroite collaboration avec l'Institut belge pour la sécurité routière ou en son sein est une question accessoire. Ce qui importe, c'est que ce centre soit créé.

Il nous paraît évident que les organisations de victimes d'accidents de la circulation ont un rôle important à jouer au sein de ce centre.

Nº 23 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 35

Dans l'article 420bis proposé, remplacer les mots « un an » par les mots « deux ans ».

Justification

Le présent amendement a pour objet d'appliquer, en l'occurrence, la logique de la disposition de l'article 10 du projet de loi: si la peine maximale pour des infractions ayant entraîné la mort est portée à cinq ans, il y a lieu de porter à deux ans la peine maximale pour des infractions ayant entraîné des blessures.

On ne peut en effet perdre de vue les situations concrètes: certaines infractions graves de la première catégorie entraînent un degré important d'invalidité permanente. Selon les estimations, environ cinq cents Belges sont chaque année victimes de lésions cérébrales consécutives à des accidents de la route. Ces victimes souffrent dans la plupart des cas de paralysie grave (certaines d'entre elles sont même presque entièrement paralysées) pour le restant de leur vie. Un certain nombre d'entre elles seront même atteintes d'un grave handicap mental.

Nous attirons également l'attention sur le fait que la peine maximale pour avoir conduit sans permis de conduire, sans avoir provoqué d'accident ayant entraîné des lésions corporelles, est fixée à un an d'emprisonnement dans l'article 12 du projet de loi. Cette peine serait donc égale à celle infligée en cas d'accidents dus à des infractions extrêmement graves et ayant entraîné des lésions corporelles graves impliquant une invalidité permanente, parfois très grave. Si l'on ne prévoit pas la possibilité d'infliger une peine d'emprisonnement de deux ans en cas d'infractions extrêmement graves ayant entraîné des lésions corporelles graves et irréversibles, on risque des distorsions.

Nº 23 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 35bis (nouveau)

Insérer un article 35bis (nouveau), libellé comme suit:

« Art. 35bis. — L'article 619 du Code d'instruction criminelle est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 619. — Les condamnations à des peines de police sont effacées après un délai de trois ans à comp-

nen van de dag van de definitieve rechterlijke beslissing waarbij zij zijn uitgesproken.

Het vorige lid is niet van toepassing :

a) op een zware overtreding van eerste categorie, zoals bedoeld in artikel 29, § 1, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer;

b) op een overtreding van de artikelen 33, 34 § 2, 35, 36, 37bis, of 62bis van dezelfde gecoördineerde wetten;

c) op veroordelingen die een vervallenverklaring of ontzetting inhouden uitgesproken volgens het vonnis waarvan de gevolgen zich over meer dan drie jaar uitstrekken, tenzij het gaat om een verval van het recht tot sturen wegens lichamelijke ongeschiktheid, uitgesproken op grond van de bepalingen van dezelfde gecoördineerde wetten. »

Verantwoording

Het bestaande artikel 619 van het Wetboek van strafvordering getuigt van een banalisering van zeer ernstige verkeersovertredingen die de fysieke integriteit van medemensen bedreigen en die bijzonder veel leed (kunnen) veroorzaken aan de families van de ernstige verkeersslachtoffers, ofwel door het veroorzaken van de dood of van zware letsels, ofwel door secundaire victimisering.

De hier voorgestelde wijziging maakt een einde aan zulke banalisering en verdedigt aldus de verkeersslachtoffers en hun families. Wie veroordeeld wordt voor een zware overtreding van eerste categorie, wegens vluchtmisdrif, wegens meer dan 0,8 promille alcohol in het bloed, wegens klaarblijkelijke tekens van intoxicatie, drugs achter het stuur, of het bezit van een radarverklikker in het voertuig zal deze veroordeling niet automatisch na drie jaar uit het strafregister zien verdwijnen.

Nr. 24 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 36

Dit artikel doen vervallen.

Verantwoording

Op de eerste plaats moet dit amendement samengelezen worden met het amendement met betrekking tot de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs (amendement nr. 12 op artikel 55 van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer). Wij zijn ervan overtuigd dat de effecten van de onmiddellijke, niet-materiële sancties veel groter zijn dan de verhoging van de boetes.

Op de tweede plaats verwijzen we naar het vernietigende advies van de Raad van State over deze aangelegenheid. De Raad van State vindt dat een wettelijke bepaling over een algemene verhoging van de strafrechtelijke boetes (niet alleen verkeer, maar ook voor andere materies) niet op zijn plaats is in een wetontwerp over de verkeersveiligheid. Bovendien vindt de Raad van State dat de verhoging helemaal niet wordt verantwoord, zodat hij zelfs geen standpunt in wil nemen over deze bepaling.

ter de la décision judiciaire définitive qui les prononce.

L'alinéa précédent n'est pas applicable :

a) aux infractions graves de premier degré, au sens de l'article 29, § 1^{er}, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968;

b) aux infractions aux articles 33, 34, § 2, 35, 36, 37 is ou 62bis des mêmes lois coordonnées;

c) aux condamnations qui comportent une déchéance ou une interdiction prononcée lors du jugement dont les effets dépassent une durée de trois ans, sauf s'il s'agit d'une déchéance du droit de conduire prononcée pour incapacité physique du conducteur en vertu des dispositions des mêmes lois coordonnées. »

Justification

L'actuel article 619 du Code d'instruction criminelle témoigne d'une banalisation des infractions de roulage très graves qui menacent l'intégrité physique d'autrui et occasionnent (ou peuvent occasionner) en particulier de grandes souffrances aux familles des victimes d'accidents graves de la route, entraînant soit la mort ou des lésions graves, soit une victimisation secondaire.

La modification proposée dans le présent amendement met fin à une telle banalisation et défend donc les victimes de la route et leurs familles. Celui qui est condamné pour une infraction grave de premier degré, pour délit de fuite, pour conduite sous l'influence d'alcool avec plus de 0,8 gramme d'alcool par litre de sang, pour conduite avec signes évidents d'intoxication ou sous l'influence de drogues, ou en possession d'un détecteur de radar dans le véhicule, ne verra pas cette condamnation disparaître automatiquement de son casier judiciaire après trois ans.

N° 24 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 36

Supprimer cet article.

Justification

En premier lieu, le présent amendement forme un tout avec l'amendement qui concerne le retrait immédiat du permis de conduire (amendement n° 12 à l'article 55 des lois relatives à la police de la circulation routière). Nous sommes convaincus que les sanctions non matérielles immédiates ont beaucoup plus d'effet que la majoration des amendes.

En second lieu, nous renvoyons à l'avis accablant que le Conseil d'État a donné sur cette question. Celui-ci estime qu'une disposition légale relative à une majoration générale des amendes pénales (que ce soit en matière de roulage ou dans d'autres matières) n'a pas sa place dans un avant-projet de loi consacré spécifiquement à la sécurité routière. Le Conseil d'État estime en outre que cette majoration n'est nullement justifiée, de sorte qu'il se refuse même à prendre position sur cette disposition.

Nr. 25 VAN DE HEREN **D'HOOGHE** EN **CALUWÉ**

Art. 38

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 38. — De wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus, wordt als volgt gewijzigd:

1^o in artikel 4 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, worden de woorden «en van Justitie» telkens aangevuld met de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer»;

2^o in het eerste lid, 2^o, van artikel 6, worden de woorden «en een vertegenwoordiger van de minister van Justitie» vervangen door de woorden «, een vertegenwoordiger van de minister van Justitie en een vertegenwoordiger van de minister bevoegd voor het verkeer»;

3^o in het derde lid van artikel 6 worden de woorden «en van Justitie» aangevuld met de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer»;

4^o in artikel 7, eerste lid, worden na de woorden «en van Justitie» de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer» toegevoegd;

5^o in het derde lid van artikel 7 worden de woorden «en van Justitie» telkens aangevuld met de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer»;

6^o in het tweede lid van artikel 61 worden na de woorden «minister van Justitie» de woorden «of de minister bevoegd voor het verkeer» ingevoegd;

7^o in artikel 92 worden na de woorden «Binnenlandse Zaken» de woorden «en van de minister bevoegd voor het verkeer» toegevoegd;

8^o een artikel 93bis wordt ingevoegd, dat luidt als volgt:

«Art. 93bis. — § 1^{er}. Binnen de bestuurlijke politie wordt een gespecialiseerde subdirectie verkeerspolitie opgericht. Zij bestaat uit een centrale dienst en steundienst en uit gedeconcentreerde diensten op het niveau van de provincies en van de gerechtelijke arrondissementen.

§ 2. Onverminderd de bevoegdheid van de politiezones tot oprichting van een lokale verkeerspolitie heeft elke politiezone ten minste een coördinator ver-

N^o 25 DE MM. **D'HOOGHE** ET **CALUWÉ**

Art. 38

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art. 38. — À la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré structuré à deux niveaux sont apportées les modifications suivantes:

1^o à l'article 4, les mots «les ministres de l'Intérieur et de la Justice» sont chaque fois remplacés par les mots «les ministres de l'Intérieur et de la Justice et le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions»;

2^o à l'article 6, alinéa 1^{er}, 2^o, les mots «et un représentant du ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «un représentant du ministre de la Justice et un représentant du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions»;

3^o à l'alinéa 3 du même article 6, les mots «et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «et de la Justice» et les mots «pour une période renouvelable de quatre ans»;

4^o à l'article 7, les mots «ainsi qu'au ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «aux ministres de l'Intérieur et de la Justice» et les mots «et est chargé de l'évaluation»;

5^o à l'alinéa 3 de l'article 7, les mots «ainsi que du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «des ministres de l'Intérieur et de la Justice» et les mots «, les modalités de fonctionnement»;

6^o à l'article 61, alinéa 2, les mots «ou le ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, le ministre de la Justice ou le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions»;

7^o à l'article 92, les mots «et par le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «les ministres de la Justice et de l'Intérieur» et les mots «, ainsi que la manière dont ils sont atteints»;

8^o un article 93bis, libellé comme suit, est inséré:

«Art. 93bis. — § 1^{er}. Une sous-direction spécialisée «police de la circulation» est créée au sein de la police administrative. Elle se compose d'un service général, d'un service d'appui et de services déconcentrés au niveau des provinces et des arrondissements judiciaires.

§ 2. Sans préjudice de la compétence des zones de police de créer, au niveau local, une police de la circulation, chaque zone de police compte au moins un

keershandhaving, die de verantwoordelijke is voor de verkeersaangelegenheden in de zone, voor het luik verkeershandhaving in het zonale veiligheidsplan en de uitvoering ervan alsmede voor de coördinatie ervan met het federale veiligheidsplan en met de federale subdirectie verkeerspolitie.

§ 3. De minister van Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor het verkeer zijn samen bevoegd voor de verkeerspolitie.

§ 4. De minister van Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor het verkeer bepalen de nadere regels voor de samenwerking tussen de federale subdirectie verkeerspolitie en de politiezones.»;

9^o in het artikel 95 wordt het woord « twee » vervangen door het woord « drie »;

10^o in het eerste en derde lid van artikel 97 worden de woorden « Binnenlandse Zaken » aangevuld door de woorden « en de minister bevoegd voor het verkeer »;

11^o in het eerste en derde lid van artikel 98 worden na de woorden « van Binnenlandse Zaken » de woorden «, de minister bevoegd voor het verkeer » ingevoegd;

12^o in het eerste lid van artikel 99 worden na de woorden « van Binnenlandse Zaken » de woorden «, de minister bevoegd voor het verkeer » ingevoegd.»

Verantwoording

De huidige gang van zaken, waarbij de provinciale verkeers-eenheden van de federale politie worden omgevormd tot een autosnelwegenpolitie die alle politietaken moet vervullen op deze wegen, is vanuit de behoeften aan verkeersgeleiding en verkeershandhaving onverantwoord. Bij de huidige stand van zaken wordt slechts 10 % van de arbeidstijd van de provinciale verkeers-eenheden besteed aan gerichte handhaving, en ook de door de regering toegezegde jaarlijkse verhoging met 10 % — voorzover deze ook daadwerkelijk gerealiseerd zou worden — betekent dat binnen een tiental jaren slechts een 20 % van de arbeidstijd van deze eenheden besteed zou worden aan gerichte handhaving. Ondertussen neemt de verkeersonveiligheid op de autosnelwegen de laatste jaren op spectaculaire wijze toe:

coördinateur en matière d'application des règles de la circulation routière, ce coordonnateur étant responsable des matières relatives à la circulation routière dans cette zone, du volet « application des règles de la circulation routière » du plan zonal de sécurité et de son exécution ainsi que de la coordination dudit plan avec le plan fédéral de sécurité et avec la sous-direction fédérale « police de la circulation ».

§ 3. Le ministre de l'Intérieur et le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions sont conjointement compétents pour la police de la circulation.

§ 4. Le ministre de l'Intérieur et le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions fixent les modalités de la coopération entre la sous-direction fédérale « police de la circulation » et les zones de police.»;

9^o à l'article 95, le mot « deux » est remplacé par le mot « trois »;

10^o à l'article 97, alinéas 1^{er} et 3, les mots « du ministre de l'Intérieur qui peut lui donner des ordres » sont remplacés par les mots « du ministre de l'Intérieur et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions qui peuvent lui donner des ordres »;

11^o à l'article 98, alinéas 1^{er} et 3, les mots « et du ministre de la Justice » sont remplacés par les mots «, du ministre de la Justice et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions »;

12^o à l'article 99, alinéa 1^{er}, les mots « et par le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions » sont insérés entre les mots « et de la Justice » et les mots « et plus particulièrement. »

Justification

Les besoins de canalisation de la circulation et d'application des règles de la circulation routière ne justifient pas l'évolution actuelle, dans le cadre de laquelle les unités provinciales de circulation de la police fédérale sont transformées en une police des autoroutes chargée de remplir toutes les missions de police sur ces routes. Dans l'état actuel des choses, les unités provinciales de circulation ne consacrent que 10% de leur temps de travail au contrôle ciblé du respect de l'application des règles de la circulation routière, et l'augmentation annuelle de 10% promise par le gouvernement — pour autant qu'elle soit appliquée effectivement — signifie également qu'en dix ans, ces unités n'auraient consacré que 20 % de leur temps de travail au contrôle ciblé du respect de l'application des règles de la circulation routière. Entre temps, l'insécurité routière a augmenté, ces dernières années, de manière spectaculaire sur les autoroutes:

Jaar Année	Letselongevallen op autosnelwegen Accidents ayant entraîné des lésions corporelles sur les autoroutes	Doden-zwaargewonden op autosnelwegen Personnes tuées ou gravement blessées sur les autoroutes	Totaal slachtoffers op autosnelwegen Nombre total de victimes sur les autoroutes
1995	3 628	1 228	5 920
1998	4 167	1 295	6 447
1999	4 446	1 391	6 889
2000	4 961	1 445	7 669

Tussen 1995 en 2000 kregen we op de autosnelwegen dus volgende stijgingen te zien:

Aantal letselongevallen: + 36 %.

Aantal doden en zwaargewonden: + 18 %.

Totaal aantal slachtoffers: 29 %.

We leggen er hierbij nog eens de nadruk op dat infrastructuurverbetering, in tegenstelling tot het secundaire wegennet, nauwelijks soelaas kan brengen voor de verkeersveiligheid op de autosnelwegen. De verhoging van de verkeersveiligheid op de autosnelwegen zal vooral het gevolg zijn van de rechtstreekse gedragsbeïnvloeding van de weggebruikers, met andere woorden van een voldoende aanwezigheid van «blauw» op de autosnelwegen en van een consequente en doorgedreven handhaving van de verkeersregels.

De fundamentele oorzaak van het lage niveau van verkeershandhaving is dat het departement Binnenlandse Zaken onvoldoende vertrouwd is met de problematiek van de verkeersonveiligheid en dat de top van de federale politie een kwalijke traditie heeft inzake verwaarlozing van de handhaving der verkeersregels. En ondertussen blijft de minister die het verkeer onder zijn bevoegdheid heeft en verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid, machteloos afhankelijk van de goede wil van de collega van Binnenlandse Zaken die in de praktijk echter afwezig is.

De enige oplossing bestaat dan ook in een structurele ingreep, waarbij in de politiewet de oprichting van een gespecialiseerde verkeerspolitie wordt ingeschreven. De minister die bevoegd is voor het wegverkeer wordt meteen ook, samen met zijn collega Binnenlandse Zaken, bevoegd voor de uitrusting en de operaties van de verkeerspolitie. Op deze wijze wordt voorkomen dat de verkeershandhaving op de autosnelwegen op het achterplan komt.

De verkeerspolitie kan in principe ook andere operaties dan verkeersbegeleiding en verkeershandhaving doen; het principe van de integratie van de politie wordt dus niet verlaten. Toch zal de medebevoegdheid van de minister van Verkeer garanderen dat de verkeershandhaving op de autosnelwegen de eerste prioriteit wordt en blijft.

Nr. 26 VAN DE HEREN D'HOOGHE EN CALUWÉ

Art. 44bis (nieuw)

Een artikel 44bis (nieuw) invoegen, luidende:

«Art. 44bis. — Tabel A, XXV, van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 (IV) tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven wordt aangevuld met twee nieuwe leden, luidend als volgt:

«De rijopleiding en de bijscholing als bedoeld in de artikelen 23 en 23bis van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, alsmede voor de onkosten van de examens voor het behalen van het rijbewijs.

Entre 1995 et 2000, nous avons donc enregistré les augmentations suivantes sur les autoroutes:

Nombre d'accidents ayant entraînés des lésions corporelles: + 36 %.

Nombre de personnes tuées ou gravement blessées: + 18 %.

Nombre total de victimes: + 29 %.

Nous tenons, à cet égard, à souligner une nouvelle fois que, contrairement au réseau routier secondaire, une amélioration de l'infrastructure des autoroutes n'apportera qu'une solution minime en matière de sécurité routière. Le renforcement de la sécurité routière sur les autoroutes sera surtout l'effet d'une influence directe sur le comportement des conducteurs, en assurant une présence suffisante de policiers sur les autoroutes ainsi qu'une application conséquente et poussée des règles de la circulation routière.

La raison fondamentale de la faible application des règles en matière de sécurité routière est la méconnaissance de la problématique de l'insécurité routière dans le chef du ministre de l'Intérieur, et la fâcheuse habitude de la haute hiérarchie de la police fédérale de négliger l'application des règles de sécurité routière. Entretemps, le ministre en charge de la circulation et responsable de la sécurité routière, reste impuissant devant cette situation et continue à dépendre du bon vouloir de son collègue de l'Intérieur qui brille toutefois par son absence sur le terrain.

L'unique solution consiste dès lors à prendre une mesure structurelle, laquelle prévoit, dans la nouvelle loi sur la police, la création d'une police de la circulation spécialisée. Le ministre en charge de la circulation routière et son collègue de l'Intérieur deviennent immédiatement compétents pour l'équipement et les opérations de la police de la circulation. On évite ainsi que l'application des règles de sécurité routière sur les autoroutes soient remises au second plan.

En principe, la police de la circulation peut également effectuer d'autres opérations que la canalisation de la circulation et l'application des règles de la circulation routière. Le principe d'intégration de la police est donc respecté. La compétence partagée du ministre en charge de la circulation garantit toutefois que l'application des règles de la circulation routière sur les autoroutes sera et restera la principale priorité.

N° 26 DE MM. D'HOOGHE ET CALUWÉ

Art. 44bis (nouveau)

Insérer un article 44bis (nouveau), libellé comme suit:

«Art. 44bis. — Le tableau A, XXV, de l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 (IV) fixant le taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux est complété par deux nouveaux alinéas, libellés comme suit:

«La formation à la conduite et les cours de perfectionnement visés aux articles 23 et 23bis des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière ainsi que le coût des examens à présenter en vue de l'obtention du permis de conduire.

De maatregel geldt tevens voor bijscholing die vrijwillig wordt gevolgd door bezitters van een rijbewijs.»

Verantwoording

De vermindering van de BTW-aanslagvoet op de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rijsscholen van 21 % naar 6 % moet bijdragen tot een beheersing van de onkosten van deze rijopleiding en bijscholing.

Deze maatregel is ook vervat in een aanbeveling van de Staten-generaal voor de verkeersveiligheid.

Nr. 27 VAN DE HEREN **D'HOOGHE** EN **CALUWÉ**

Art. 44ter (nieuw)

Een artikel 44ter (nieuw) invoegen, luidende :

«Art. 44ter. — Artikel 104 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld met een 10°, luidend als volgt :

« 10° : 80 % van de uitgaven voor de rijopleiding of bijscholing in een erkende rijsschool of in een instelling voor deze bijscholing die als dusdanig wordt erkend, alsmede van de onkosten voor de examens voor het behalen van het rijbewijs. »

Verantwoording

Men mag de rijopleiding zien als een stuk voorbereiding op het beroep en dus als een beroepskost. Het hebben van een rijbewijs geldt in vele gevallen als een *conditio sine qua non* bij een aanwervingsprocedure.

Uit wetenschappelijk onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen, uitgevoerd door de Hogeschool voor verkeerskunde in Diepenbeek bij 2 500 Vlaamse gezinnen, blijkt bovendien dat 26 % van de werklozen geen rijbewijs heeft, terwijl dat bij werknemers die wel degelijk aan de slag zijn respectievelijk 10,3 % bij de arbeiders en 3,63 % bij de bedienden is. Er bestaat dus duidelijk een verband tussen werkloosheid, enerzijds, en het niet-hebben van een rijbewijs, anderzijds.

Jacques D'HOOGHE.
Ludwig CALUWÉ.

Nr. 28 VAN DE HEER **BARBEAUX**

Art. 6

Paragraaf 1 van het voorgestelde artikel 29, wijzigen als volgt :

1° in het eerste lid, de woorden « 100 euro » vervangen door « 50 euro » ;

La mesure s'applique également aux cours de perfectionnement suivis volontairement par les titulaires d'un permis de conduire.»

Justification

La réduction de 21 à 6 % du taux de la TVA applicable à la formation à la conduite et aux cours de perfectionnement suivis dans les écoles de conduite agréées devrait permettre de maîtriser le coût de ladite formation à la conduite et des cours de perfectionnement.

Cette mesure figure aussi dans une recommandation des États généraux de la sécurité routière.

N° 27 DE MM. **D'HOOGHE** ET **CALUWÉ**

Art. 44ter (nouveau)

Insérer un article 44ter (nouveau), rédigé comme suit :

«Art. 44ter. — L'article 104 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par un 10°, libellé comme suit :

« 10° : 80 % des dépenses engagées pour la formation à la conduite ou le perfectionnement dans une école de conduite agréée ou un établissement de perfectionnement agréé, ainsi que des frais d'examen exposés pour l'obtention du permis de conduire. »

Justification

La formation à la conduite peut être considérée comme relevant de la préparation à l'exercice d'une profession, de sorte que les dépenses qu'elle implique peuvent être rangées parmi les frais professionnels. Dans de nombreux cas, la possession d'un permis de conduire est une condition *sine qua non* pour être recruté.

Il ressort en outre d'une étude scientifique effectuée par la *Hogeschool voor verkeerskunde* de Diepenbeek auprès de 2 500 ménages flamands au sujet de leurs habitudes en matière de déplacement que 26 % des chômeurs ne possèdent pas de permis de conduire, alors que, parmi les travailleurs actifs, ce taux est seulement de 10,3 % pour les ouvriers et de 3,63 % pour les employés. Il y a donc certainement un lien entre le chômage et le fait de ne pas posséder de permis de conduire.

N° 28 DE M. **BARBEAUX**

Art. 6

À l'article 29, § 1^{er}, proposé, apporter les modifications suivantes :

1° au premier alinéa, remplacer les mots « 100 euros » par « 50 euros » ;

2° in het tweede lid, de woorden «50 euro» vervangen door «30 euro»;

3° in het derde lid, de woorden «50 euro» vervangen door «20 euro».

Verantwoording

Het strafbeleid op het vlak van de vaststelling van de minimumbedragen van de boeten voor de verschillende niveaus van zware overtredingen moet het evenredigheidsbeginsel in acht nemen.

Dit amendement streeft ernaar:

— een trapsgewijs onderscheid in te voeren tussen de overtredingen van de eerste, tweede en derde categorie. In de huidige lezing maakt het wetsontwerp immers geen enkel onderscheid tussen de minimumbedragen van de boeten van de eerste en de tweede categorie;

— de minimumbedragen te verlagen van de drie graden van zware overtredingen, die bijzonder hoog zijn. In de huidige lezing van het ontwerp zou de overtreder immers minimum 275 euro moeten betalen voor een overtreding van de eerste en tweede categorie en 550 euro voor een overtreding van de derde categorie.

De verlaging van het minimumbedrag van de boeten voor zware overtredingen is in de eerste plaats te verantwoorden in het raam van een verscherpt controlebeleid, waartoe de federale Ministerraad op 8 februari 2002 heeft besloten.

Nr. 29 VAN DE HEREN **BARBEAUX EN THISSEN**

Art. 36

Dit artikel doen vervallen.

Verantwoording

De bedragen van de boeten zijn voldoende verhoogd om niet ook nog eens een verhoging van de opdecimen in te voeren. Wij wensen het niveau te behouden dat de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimen op de strafrechtelijke geldboeten heeft vastgesteld.

Bovendien overschrijdt een dergelijke wetswijziging het louter verkeerskundige aspect. Zij is dus niet op haar plaats in een wetsontwerp dat alleen de verkeersveiligheid betreft.

2° au deuxième alinéa, remplacer les mots «50 euros» par «30 euros»;

3° au troisième alinéa, remplacer les mots «50 euros» par «20 euros».

Justification

La politique pénale en matière de détermination du montant minimal des amendes liées aux différents niveaux d'infractions graves doit être conforme au principe de proportionnalité.

Par rapport au projet de loi, nous entendons veiller, au travers de cet amendement, à

— garantir une gradation entre les infractions de première, deuxième et troisième catégorie. En effet, tel que le projet de loi est actuellement rédigé, il n'opère aucune distinction entre les montants minimaux des amendes de première et de deuxième catégorie;

— abaisser le montant minimal des trois degrés d'infractions graves, qui sont particulièrement élevées. En effet, telles que sont actuellement définies dans le projet, il appartiendrait au contrevenant de s'acquitter, au minimum, de 275 euros pour une infraction de première et de seconde catégorie et de 550 euros pour une infraction de troisième catégorie.

La réduction du montant minimal des amendes pour infractions graves se justifie avant tout dans le cadre d'une politique de contrôle renforcée, comme l'a décidé le Conseil des ministres fédéraux du 8 février 2002.

Michel BARBEAUX.

N° 29 DE MM. **BARBEAUX ET THISSEN**

Art. 36

Supprimer cet article.

Justification

Les montants des amendes sont suffisamment augmentés pour que soit parallèlement promue une augmentation des décimes additionnels. Nous entendons maintenir le niveau actuellement inscrit dans la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales.

Par ailleurs, cette modification légale a une portée qui dépasse la seule compétence de la sécurité routière. De ce fait, elle n'a nullement sa place dans un projet de loi qui s'applique exclusivement à ces matières.

Michel BARBEAUX.
René THISSEN.