

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2002-2003

21 JANUARI 2003

Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid

*Evocatieprocedure***VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **RAMOUDT** EN
MEVROUW **KESTELYN-SIERENS**

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Grauwe, voorzitter; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, Malcorps, Moens, Poty, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlyncq, Thissen en mevrouw Kestelyn-Sierens en de heer Ramoudt, rapporteurs.
2. Plaatsvervangers : de heren Barbeaux, Cornil, Dedecker, Dubié, Geens, Gilbert, Istasse, mevrouw Leduc, de heren Lozie, Maertens, Vandenberghe en mevrouw Vanlerberghe.
3. Andere senatoren : de heren Happart, Monfils en mevrouw Nagy.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****2-1402 - 2002/2003 :**

Nr. 1: Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

2-1402 - 2002/2003 :

Nr. 2: Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

21 JANVIER 2003

Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière

*Procédure d'évocation***RAPPORT**

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES PAR
M. **RAMOUDT** ET
MME **KESTELYN-SIERENS**

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. De Grauwe, président; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, Malcorps, Moens, Poty, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlyncq, Thissen et Mme Kestelyn-Sierens et M. Ramoudt, rapporteurs.
2. Membres suppléants : MM. Barbeaux, Cornil, Dedecker, Dubié, Geens, Gilbert, Istasse, Mme Leduc, MM. Lozie, Maertens, Vandenberghe et Mme Vanlerberghe.
3. Autres sénateurs : MM. Happart, Monfils et Mme Nagy.

*Voir :***Documents du Sénat :****2-1402 - 2002/2003 :**

N° 1: Projet évoqué par le Sénat.

2-1402 - 2002/2003 :

N° 2: Amendements.

Dit wetsontwerp werd op 18 december 2002 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers en op 19 december 2002 overgezonden aan de Senaat. De Senaat heeft het ontwerp diezelfde dag geëvoceerd. De onderzoekstermijn verstreek op 13 februari 2003.

In toepassing van artikel 27.1, tweede lid, van het Reglement van de Senaat, heeft de commissie de bespreking ervan aangevat voor de eindstemming in de Kamer.

De commissie heeft aldus dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 11, 19 en 20 december 2002 en 8, 14 en 21 januari 2003.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VICE-EERSTEMINISTERENMINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER

Deze commissie heeft tijdens haar werkzaamheden met betrekking tot de resolutie inzake mobiliteit (stuk Senaat, nr. 2-448/2) vastgesteld dat het oplossen van de verkeersonveiligheid om een zeer gevarieerde en gespecialiseerde aanpak vraagt. Het onveilig rijden, deze zwarte keerzijde van onze mobiliteit, is immers heel sterk verweven met de dagdagelijkse realiteit. Het feit dat bijna iedereen zich ooit wel eens op het randje van het asociaal rijgedrag heeft begeven, leidde ertoe dat verkeersongevallen lange tijd als een soort van «onvermijdelijke tol aan de mobiliteit» werden beschouwd. Gelukkig is er sinds kort een mentaliteitswijziging op gang gekomen. Om de doelstelling van de regering, een halvering van het aantal verkeersdoden in 2010, te bereiken, is de goedkeuring van dit wetsontwerp nodig.

De centrale vraag in dit debat, namelijk «hoe brengen we een bestuurder ertoe zo te rijden dat het risico op ongevallen zo klein mogelijk wordt», leidt tot een multitude van antwoorden en maatregelen.

Er is reeds een eerste reeks van maatregelen getroffen op verschillende vlakken (zie *infra*); dit wetsontwerp komt tegemoet aan een tweede reeks problemen. Het wetsontwerp is in die zin het sluitstuk van een geheel van maatregelen, die zowel door de resolutie inzake mobiliteit als door de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid, werden gevraagd.

De waaier aan reeds getroffen maatregelen betreffen de volgende materies:

— inzake de technische uitrusting van wagens, de versnelde invoering van de dode-hoekspiegel (dit is de uitvoering van punt 80 van de mobiliteitsresolutie);

— inzake de pakkans, de verhoging met 10% van de controles dankzij het Actieplan van de federale politie;

Le présent projet de loi fut adopté le 18 décembre 2002 par la Chambre des représentants et transmis au Sénat le 19 décembre 2002. Le Sénat évoqua le projet à la même date. Le délai d'examen expirait le 13 février 2003.

En application de l'article 27.1, alinéa 2, du Règlement du Sénat, la commission en entreprit l'examen avant le vote final à la Chambre.

La commission a ainsi examiné ce projet de loi lors de ses réunions des 11, 19 et 20 décembre 2002 et des 8, 14 et 21 janvier 2003.

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

La commission a constaté au cours de ses travaux relatifs à la résolution en matière de mobilité (doc. Sénat, n° 2-448/2) que, pour résoudre l'insécurité routière, une approche très variée et spécialisée est requise. L'insécurité dans la circulation, cet envers obscur de notre mobilité, constitue en effet un élément profondément incrusté dans la réalité quotidienne. Le fait que pratiquement tout le monde se hasarde tôt ou tard à frôler un comportement asocial dans la circulation a conduit à faire considérer pendant longtemps les accidents de la route comme une sorte de «tribut inévitable à payer à la mobilité». Heureusement, un changement de mentalité est intervenu depuis peu. Afin de réaliser l'objectif du gouvernement, consistant à réduire de moitié en 2010 le nombre des victimes mortelles de la circulation, l'approbation du présent projet de loi est indispensable.

La question centrale du présent débat, consistant à savoir «comment amener le chauffeur à conduire de manière à réduire à un minimum le risque d'accidents», donne lieu à une multitude de réponses et de mesures.

Une première série de mesures a d'ores et déjà été prise à plusieurs niveaux (voir ci-dessous); le présent projet de loi répond à une deuxième série de problèmes. Le projet de loi constitue en ce sens la clef de voûte d'un ensemble de mesures qui étaient demandées tant par la résolution en matière de mobilité que par les états généraux de la Sécurité routière.

L'éventail des mesures déjà intervenues porte sur les matières suivantes:

— en matière d'équipement technique de voitures, l'introduction accélérée du rétroviseur couvrant «l'angle mort» (c'est-à-dire l'exécution du point 80 de la résolution relative à la mobilité);

— en matière de risque d'être sanctionné, l'augmentation par 10% des contrôles, grâce au Plan d'action de la Police fédérale;

— de reglementering ter beperking van de snelheid tot 30 km/u in de omgeving van scholen;

— de fietsers kunnen nu ook van de busbanen gebruik maken, waar ze beter beschermd zijn dan wanneer ze rijden tussen het autoverkeer;

— de nieuwe verplichting voor alle motorrijders om een helm te dragen;

— de campagnes van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) om een mentaliteitswijziging ingang te doen vinden;

— de verplichte technische keuring voor moto's (punt 81 van de resolutie) zal worden uitgevoerd via een koninklijk besluit, overlegd in Ministerraad.

Een tweede reeks van maatregelen zit in dit wetsontwerp vervat en betreffen de volgende bepalingen:

Betere indeling van de overtredingen

De werkgroep «Mobiliteit» van deze commissie heeft in punt 73 van haar resolutie de regering verzocht om «snel werk te maken van de hervorming van de categorisering van de overtredingen, waardoor een gedifferentieerd sanctioneringsbeleid mogelijk wordt». Het voorliggende wetsontwerp komt hieraan tegemoet, vermits de artikelen 6 tot 8 de nieuwe indeling van de overtredingen invoeren, met meer nuances en meer oog voor de voetgangers en fietsers.

De minister is het immers eens met de werkgroep dat het bestaande systeem, met slechts een zeer beperkte categorie van «zware» overtredingen en daarnaast eigenlijk alle overige overtredingen — die met een understatement «gewone» overtredingen werden genoemd —, niet meer voldeed.

Het doel van dit wetsontwerp is om die overtredingen die fietsers, voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers hinderen, zwaarder aan te pakken. Dit komt tegemoet aan het maatschappelijk aanvoelen dat de zwakke weggebruikers beter beschermd moeten worden (zie ook punt 57 van de resolutie).

Zo roept het wetsontwerp drie graden van zware overtredingen in het leven en werden de maximum en minimum drempels van de geldboeten gewijzigd om te beantwoorden aan een vorm van gradering van de sanctie. Hierbij zij opgemerkt dat voor de overtredingen van de derde graad (het zwaarste niveau) in een verplichte vervallenverklaring van het recht tot sturen werd voorzien.

Afschaffing van gevangenisstraffen

De aspecten van de nieuwe geldboeten en van de sancties zijn veelvuldig aan bod gekomen maar daar

— la réglementation sur la limitation de vitesse à 30 km/h aux abords des écoles;

— les cyclistes ont désormais également accès aux voies réservées aux autobus, où ils sont mieux protégés que lorsqu'ils circulent parmi le trafic des voitures;

— la nouvelle obligation pour tous les motocyclistes de porter le casque;

— les campagnes de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) dans le but d'introduire un changement de mentalité;

— le contrôle technique obligatoire des motos (point 81 de la résolution) sera réalisé par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Une deuxième série de mesures est contenue dans le présent projet de loi; il s'agit des dispositions suivantes:

Classification améliorée des infractions

Le groupe de travail «Mobilité» de la commission a invité le gouvernement, au point 73 de sa résolution, à «s'atteler rapidement à la réforme de la classification des infractions, pour rendre possible une politique de sanction différenciée». Le présent projet de loi répond à cette demande, puisque les articles 6 à 8 instaurent la nouvelle classification des infractions qui est plus nuancée et consacre une plus grande attention aux piétons et aux cyclistes.

En effet, la ministre estime avec le groupe de travail que le système actuel, qui ne prévoit qu'une catégorie très limitée d'infractions «graves» et comporte en fait, pour le surplus, toutes les autres infractions — dénommées infractions «ordinaires», ce qui reste en dessous de la réalité —, ne pouvait plus donner satisfaction.

Le présent projet de loi a pour objet de se montrer plus sévère à l'égard des infractions susceptibles de gêner les cyclistes, les piétons et les autres usagers de la route vulnérables. Il répond ainsi au sentiment prédominant dans la société que les usagers de la route vulnérables doivent être mieux protégés (voir aussi le point 57 de la résolution).

C'est ainsi que le projet de loi crée trois degrés d'infractions graves et que les seuils minima et maxima des amendes ont été modifiés pour répondre à une forme de gradation de la sanction. Il faut noter que pour les infractions de 3^e degré qui constitue le niveau le plus grave, une déchéance obligatoire du droit de conduire a été prévue.

La suppression des peines de prison

Si on a beaucoup relayé les aspects relatifs aux nouvelles amendes et aux sanctions, un point impor-

staat tegenover dat een belangrijk punt, met name de afschaffing van een gedeelte van de gevangenisstraffen, vaak over het hoofd werd gezien. De regering is van mening dat voor vertredingen die geen zware lichamelijke schade teweegbrachten of waarbij het niet om zware recidive ging, de vervallenverklaring van het recht tot sturen of aan de toepassing van de alternatieve maatregelen de voorkeur verdient.

Bovendien biedt de voorliggende tekst de rechter de mogelijkheid beneden de minimum drempel te gaan ingeval de overtreder zijn benarde financiële toestand kan bewijzen.

Slagen en verwondingen

Naast de overwogen wijzigingen op het gebied van de straffen, wordt voorzien in een specifieke tenlastelagging wanneer de slagen en verwondingen of de dood het gevolg zijn van een verkeersongeval dat te wijten is aan het gebrek aan voorzichtigheid of aan voorzorg van de chauffeur.

Bevel tot betaling

De werkgroep «Mobiliteit» vroeg ook om «de werklast van de parketten te verlichten en hun meer tijd te geven om de zwaardere verkeersovertredingen te vervolgen». Wat verderop in de resolutie staat dat «de werkgroep de hervorming van de verkeersboetes steunt en benadrukt dat ze in elk geval moet leiden tot een juiste en sociaal billijke visie inzake verkeersboetes.»

Om aan deze vraag tegemoet te komen, werd het systeem van «bevel tot betaling» ingevoerd in de artikels 30 en 31 van het voorliggend wetsontwerp. Voor die overtredingen die geautomatiseerd zijn vastgesteld, bijvoorbeeld met een onbemande camera of een ethylometer, treedt het systeem automatisch in werking.

Depenalisering van het betalend parkeren

Eveneens in de optiek om meer middelen voor de zwaarste overtredingen te voorzien, is het vervolgbesleid voor parkeerboetes gewijzigd. In punten 75 en 76 van de resolutie werd gevraagd «de lichtere verkeersovertredingen systematisch administratief te sanctioneren, mits respect voor de rechten en plichten van de verkeersovertreder» en «de boetes verbonden aan betalend parkeren te depenaliseren ten einde de gemeenten in staat te stellen administratieve boetes te innen voor dergelijke overtredingen;». De artikelen 6 en 37 van het wetsontwerp komen hieraan tegemoet.

tant a souvent été omis, à savoir la suppression d'une part des peines de prison. Le gouvernement estime que pour les infractions qui n'entraînaient pas de dommages corporels ou ne correspondaient pas à des situations de récidives graves, il était préférable de privilégier la déchéance du droit de conduire ou l'application des mesures alternatives.

De plus, le présent texte introduit la possibilité pour le juge de descendre en dessous du seuil minimum de l'amende dans les situations où le contrevenant peut prouver sa situation financière précaire.

Coups et blessures

Parallèlement aux modifications envisagées en matière de peines, il est créé une incrimination spécifique lorsque des coups et blessures ou la mort résultent d'un accident de la circulation dû au défaut de prévoyance et de précaution d'un conducteur.

Ordre de paiement

Le groupe de travail «Mobilité» demanda également de «décharger les parquets et de leur donner plus de temps pour poursuivre les infractions plus graves au code de la route». La résolution énonce plus loin que «le groupe de travail soutient la réforme des amendes pour infractions au code de la route et veut souligner que chaque réforme doit mener à une perception juste et socialement équitable des amendes pour infractions au code de la route».

C'est afin de satisfaire à cette demande que le système de «l'ordre de paiement» a été instauré par les articles 30 et 31 du présent projet de loi. Pour les infractions constatées de manière automatisée, par exemple à l'aide d'une caméra automatique ou d'un éthylomètre, le système entre automatiquement en vigueur.

Dépénalisation du stationnement payant

Toujours dans l'optique de prévoir un plus grand nombre de moyens pour les infractions les plus graves, la politique de poursuites en matière de contravention pour stationnement non réglementaire a été modifiée. Les points 75 et 76 de la résolution demandaient de «sanctionner systématiquement les petites infractions de façon administrative, en respectant les droits et devoirs du contrevenant» et de «dépenaliser les amendes liées au stationnement payant afin de permettre aux communes de lever des amendes administratives sur ce type d'infraction». Les articles 6 et 37 du projet de loi répondent à cette demande.

Convenanten met de politiezones

Het wetsontwerp bevat ook een nieuw mechanisme, dat ervoor zorgt dat opbrengsten van boetes worden gebruikt door de politiezones voor projecten gericht op veiliger verkeer: de convenanten met de politiezones. Hierdoor wordt een positieve dynamiek op gang gebracht waarbij de meeropbrengsten van de boetes, via een Fonds, geïnvesteerd worden in veiliger verkeer, op basis van het verkeersveiligheidsproject dat de zones voorbereiden. De bedoeling is om van verkeersveiligheid ook een prioriteit voor de lokale politiezones te maken. Het zijn dus geen boetes als doel op zich, maar boetes als een middel om tot een veiliger verkeer te komen.

Rij-opleiding

Ten slotte, om tegemoet te komen aan het punt 59 van de resolutie, «de kwaliteit van de rij-opleiding te verbeteren door ze langer, intenser en meer praktijkgericht te maken», legt dit wetsontwerp ook de basis voor een rij-opleiding in stappen, namelijk in artikel 5.

Besluit

Om tot een mentaliteitswijziging te komen zullen sancties alleen wellicht niet kunnen volstaan. Dit belet niet dat de politieke wereld een duidelijk, niet altijd populair, maar noodzakelijk signaal dient uit te zenden met betrekking tot een problematiek die met de bescherming van de weggebruikers en de verdeling van de openbare ruimte te maken heeft.

Met andere woorden, wij moeten ertoe komen een einde te maken aan het feit dat jaarlijks 1 500 mensen omkomen bij verkeersongevallen en aan de bestaande ongelijkheid tussen enerzijds de voetgangers, fietsers, motorrijders en personen met een beperkte mobiliteit en anderzijds de gebruikers van zwaardere voertuigen. Het is niet langer duldbaar dat op onze wegen de wet van de sterkste geldt. Het is duidelijk dat er een band bestaat tussen de inkomsten van een burger en de wijzen van vervoer waarvan hij gebruik kan maken. Niet iedereen kan zich een auto veroorloven, om nog te zwijgen van degenen die omwille van hun leeftijd of hun lichamelijke toestand helemaal niet kunnen kiezen op welke manier zij zich kunnen verplaatsen.

De bescherming van de weg- en straatgebruikers streeft dus een bij uitstek sociaal oogmerk na, namelijk de bescherming van de zwakke gebruikers. Eenieder moet het recht krijgen zich volkomen veilig te verplaatsen waarbij het niet uitmaakt op welke manier hij dat doet. De openbare overheden moeten dringend een keuze maken tussen geschikte (normatieve

Conventions avec les zones de police

Le projet de loi comporte également un mécanisme nouveau qui veille à ce que le produit des amendes soit affecté par les zones de police à des projets poursuivant une sécurité accrue de la circulation: les conventions avec les zones de police. Il est créé ainsi une dynamique positive qui a pour effet, par le truchement d'un Fonds, d'investir les produits supplémentaires des amendes dans la sécurité accrue de la circulation sur la base du projet de sécurité de la circulation que les zones préparent. L'intention est d'ériger la sécurité routière en priorité pour les zones de police locales également. Les amendes ne sont pas une fin en soi, mais il s'agit d'amendes qui constituent un moyen afin d'en arriver à une circulation plus sûre.

Formation à la conduite

Enfin, afin de satisfaire au point 59 de la résolution, qui demande d'«améliorer la qualité de la formation à la conduite automobile en l'allongeant, en l'intensifiant et en l'axant sur la pratique», le présent projet de loi crée également les fondements d'une formation à la conduite par échelons, à savoir à l'article 5.

Conclusion

Ce n'est sans doute pas la sanction qui à elle seule fera changer les mentalités. Il n'empêche qu'il revient au monde politique d'envoyer un signal clair, pas toujours populaire, mais nécessaire, à propos d'une problématique qui touche à la protection des usagers de la route et au partage de l'espace public.

En d'autres mots, il faut que nous arrivions à mettre fin aux 1 500 victimes de la route et à l'inégalité qui existe entre, d'une part, les piétons, cyclistes, motocyclistes, et les personnes à mobilité réduite et, d'autre part, les conducteurs de véhicules plus lourds. Nous ne pouvons plus admettre que «la loi du plus fort» règne sur nos routes. Il est clair qu'il existe un lien entre les revenus d'un citoyen et les modes de déplacement qui lui sont accessibles. Tout le monde ne peut pas se payer une voiture. Sans parler de ceux auxquels l'âge ou la situation physique ne laissent aucun choix dans leurs modes de déplacement.

La protection des usagers de la route et de la rue est donc un objectif éminemment social: protéger les personnes vulnérables. Pouvoir se déplacer en toute sécurité doit devenir un droit pour tous, indépendamment de la manière dont on se déplace. Il est important que les pouvoirs publics choisissent de se doter des instruments adéquats (normatifs et autres) pour

en andere) instrumenten om de veiligheid te garanderen van alle burgers, te beginnen met de zwakste weggebruikers. De gelijkheid van kansen wordt ook op onze wegen en in onze straten opgebouwd.

II. ALGEMENE BESPREKING

Voor de heer Ramoudt biedt het voorliggende wetsontwerp geen volledige oplossing voor de problematiek van de verkeersveiligheid, maar is het wel een van de noodzakelijke aanzetten daartoe. Een heersende mentaliteit kan men trouwens ook niet van de ene op de andere dag wijzigen, maar moet geleidelijk en met kleine stapjes worden bereikt.

De heer Ramoudt wijst op de beperkingen van het wetsontwerp: het poogt vooral het gedrag van de autobestuurders te verbeteren. Dat mag echter geen vrijbrief zijn voor de zwakke weggebruiker, want ook hij moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. Het verkeersbeleid neigt evenwel naar een overbescherming van de zwakke weggebruiker. Men moet er voor waken de zwakke weggebruiker niet te desresponsabiliseren, want hij blijft immers steeds de zwakste en de kwetsbaarste, hoe men de zaak juridisch ook regelt.

Trouwens, wat is het verschil tussen een wagen die door het rood licht rijdt en een voetganger die oversteeft als het licht voor hem op rood staat? De eerste wordt wel aangepakt, de tweede niet. Hetzelfde geldt trouwens voor fietsers die de regels over de technische uitrusting van de fietsen aan hun laars lappen en zonder licht of zonder remmen rijden. Een fietser hoeft niet te bewijzen dat hij het verkeersreglement kent, een autobestuurder wel. De fietser komt op die wijze onvoorbereid in het wegverkeer terecht.

Om die reden pleit de spreker voor bijkomende signalen. De overheid moet de zwakke weggebruiker ook op zijn verantwoordelijkheid wijzen. Dat hoeft niet noodzakelijk in een nieuw wetgevend initiatief uit te monden, maar kan bijvoorbeeld ook de vorm van een mediacampagne aannemen.

Vervolgens pleit de heer Ramoudt voor een betere verkeersopvoeding. De verkeersopvoeding zou op school, op een volgehouden wijze, met aandacht voor de gevaren van het verkeer, de verkeersregels, enz., vroeg moeten beginnen en niet slechts sporadisch of eenmalig. Nu moeten jongeren, wanneer ze 18 jaar worden, een heuse inhaalbeweging qua verkeersopleiding maken. Spreker weet uiteraard dat onderwijs een bevoegdheid van de gemeenschappen is, maar dit mag de minister niet beletten in de bevoegde overlegorganen enige aanzetten te geven.

assurer la sécurité de tous, à commencer par les usagers les plus vulnérables. Car l'égalité des chances se construit aussi sur nos routes et dans nos rues.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

Pour M. Ramoudt, le projet de loi à l'examen, s'il ne présente pas une solution complète à la problématique de la sécurité routière, constitue bel et bien l'une des étapes nécessaires à cet effet. L'on ne peut d'ailleurs modifier d'un jour à l'autre une mentalité régnante, mais il faut y parvenir graduellement et pas à pas.

M. Ramoudt souligne les limitations du projet de loi: celui-ci vise essentiellement à améliorer le comportement des conducteurs de voitures. Cela ne peut pas pour autant signifier que l'utilisateur de la route vulnérable reçoit carte blanche, car lui aussi doit prendre ses responsabilités. La politique en matière de circulation penche toutefois vers une surprotection de l'utilisateur de la route vulnérable. Il convient de veiller à ne pas déresponsabiliser l'utilisateur de la route vulnérable, car il restera toujours, en effet, le plus faible et le plus vulnérable, quelle que soit la solution juridique donnée à l'affaire.

Quelle est d'ailleurs la différence entre une voiture qui brûle un feu rouge, et un piéton qui traverse quand il se trouve devant un feu rouge? On s'en prend au premier, non au second. La même chose vaut d'ailleurs pour les cyclistes qui se moquent des règles en matière d'équipement technique des bicyclettes et circulent sans lumière ou sans freins. Un cycliste, à l'opposé d'un conducteur de voiture, ne doit pas prouver qu'il connaît le Code de la route. De cette manière, le cycliste se retrouve dans la circulation sans y être préparé.

C'est pour ce motif que l'orateur plaide en faveur de signaux supplémentaires. L'autorité doit attirer aussi l'attention de l'utilisateur de la route vulnérable sur ses responsabilités. Cela ne doit pas nécessairement aboutir à une nouvelle initiative législative, mais pourrait, par exemple, prendre également la forme d'une campagne dans les médias.

M. Ramoudt plaide ensuite en faveur d'une meilleure éducation routière. L'éducation routière devrait commencer à l'école, de manière soutenue, en prêtant attention aux dangers de la circulation, aux règles du Code de la route, etc., elle devrait commencer tôt et non de manière sporadique ou à une occasion unique. À l'heure actuelle, les jeunes qui atteignent l'âge de 18 ans ont un sérieux rattrapage à faire en matière d'éducation à la circulation. L'orateur n'ignore pas, bien entendu, que l'enseignement est une compétence des communautés, mais cela ne peut pas empêcher la ministre de donner quelques impulsions au sein des organes de concertation compétents.

De heer Ramoudt betreurt dat het wetsontwerp zelf niet wat meer aandacht besteedt aan het rijbewijs. De rijopleiding zou langer, en dus ook duurder, worden gemaakt. Indien de gemeenschappen een grotere inspanning zouden leveren op het vlak van de theoretische kennis, dan kan de praktische opleiding in de rij scholen eventueel wat langer worden, zonder dat de kostprijs substantieel verhoogd wordt.

Wat zijn de concrete bedoelingen met de centra voor voortgezette rijopleiding? Zijn de opgelegde verplichtingen ook praktisch haalbaar? Men kan zich afvragen of een aantal zaken die nu als een voortgezette of gespecialiseerde opleiding worden beschouwd, zoals sliptechnieken, niet beter deel zouden uitmaken van de basisopleiding.

Spreker waarschuwt voor een verkeerde perceptie, die mede door de media wordt in stand gehouden. Zo gaat de minister ervan uit dat de verhoging met 10% van het bedrag van de boetes, een lineaire verhoging van de inkomsten uit die boetes van dezelfde orde zou betekenen. Niets is minder waar. De minister vergeet daarbij het effect van de tweede maatregel die daarmee samengaat, namelijk de verhoging van de overtreding qua graad van zwaarwichtigheid.

Door meer en meer de overtredingen als zware overtreding te herkwalficeren, zullen de burgers deze steeds meer betwisten in plaats van de minnelijke schikking te aanvaarden. Louter dit feit betekent reeds een aanzienlijk uitstel van de inningen. Bovendien zullen de rechtbanken overstelpt worden met nieuwe zaken, waardoor de gerechtelijke achterstand nog meer zal toenemen.

Spreker ziet voornamelijk een probleem op het vlak van de planning van de bijkomende inkomsten die door de Staat moeten worden doorgestort aan de politiezones. Deze laatste gaan immers voort op de beloften van de minister die een verhoging van 10% van de inkomsten voor 2003 ten aanzien van 2002 aankondigde. Indien dit schema omwille van de hierboven geschetste omstandigheden wordt vertraagd, betekent dat een streep door de rekening van de desbetreffende politiezones.

De heer Ramoudt komt terug op het aspect verzwaring van de overtredingen. Los van het aspect inning van de sommen, dient de kwalificatie van de feiten die aanleiding kunnen geven tot een veroordeling, grondig te worden afgewogen om onbillijke situaties te voorkomen.

Spreker citeert als voorbeeld het gevaarlijk parkeren dat als een zware overtreding wordt beschouwd. Ook al lijkt dit pertinent toch moeten de omstandigheden goed afgewogen worden. Zo is parkeren op een fietspad buiten de bebouwde kom veel gevaarlijker dan in de stadskern, want de snelheid van de voorbijrijdende wagens is er immers hoger en de fietser die

M. Ramoudt déplore que le projet de loi même ne consacre pas plus d'attention au permis de conduire. La formation à la conduite serait rendue plus longue et, partant, plus coûteuse. Si les communautés faisaient un effort plus considérable dans le domaine des connaissances théoriques, la formation pratique dans les écoles de conduite pourrait devenir le cas échéant plus longue, sans que le prix soit augmenté de manière substantielle.

Quelles sont les intentions concrètes à propos des centres de perfectionnement à la conduite? Les obligations imposées sont-elles réalisables dans la pratique? L'on peut se demander si un nombre de points, actuellement considérés comme formation continue ou spécialisée, notamment les techniques de dérapage, ne devraient pas plutôt faire partie de la formation de base.

L'orateur met en garde contre une perception erronée, entretenue notamment par les médias. C'est ainsi que la ministre considère que l'augmentation de 10% du montant des amendes signifierait une augmentation linéaire des produits de ces amendes du même ordre. Rien n'est moins vrai. La ministre oublie à cet égard l'effet de la seconde mesure qui va de pair avec la première, à savoir l'augmentation de l'infraction au point de vue du degré de gravité.

Si l'on requalifie de plus en plus les infractions comme infraction grave, les citoyens les contesteront de plus en plus au lieu d'accepter la transaction. Ce simple fait implique déjà un sursis considérable pour la perception des amendes. En outre, les tribunaux seront submergés par des affaires nouvelles, ce qui fera accroître encore l'arriéré judiciaire.

L'orateur aperçoit principalement un problème sur le plan de la planification des revenus supplémentaires que l'État devra ensuite verser aux zones de police. En effet, ces dernières se fient aux promesses de la ministre, qui a annoncé une augmentation de l'ordre de 10% des revenus pour 2003 par rapport à 2002. Si ce schéma se trouve ralenti en raison des circonstances décrites ci-dessus, ce sera là un mécompte pour les zones de police concernées.

M. Ramoudt en revient à l'aspect de l'aggravation des infractions. Indépendamment de l'aspect «recouvrement» des montants, il convient de bien pondérer la qualification des faits susceptibles de conduire à une condamnation, ce afin d'éviter des situations inévitables.

L'orateur cite comme exemple le stationnement dangereux, considéré comme infraction grave. Même si cela paraît pertinent, il convient néanmoins de bien pondérer les circonstances. C'est ainsi que le stationnement sur une piste cyclable à l'extérieur de l'agglomération est nettement plus dangereux qu'au centre de la ville, dès lors que la vitesse des voitures de

om de auto heen moet rijden, loopt een groter gevaar dan met traag voorbijrijdende auto's in volle stad.

In vele steden is daarbij de infrastructuur zo complex geworden (met een rijweg, onderverdeeld in een vak voor de auto's, een vak voor de bussen, een fietspad en een voetpad) dat een chauffeur die, bijvoorbeeld een gehandicapte thuis moet afhalen, niet anders kan dan fout parkeren en meteen begaat hij daardoor een zware overtreding. Ook al roept men hiertegen in dat de politie dit oogluikend zal toelaten, de wet blijft de wet.

Een louter repressieve aanpak waarbij het rijbewijs wordt ingetrokken, vindt spreker overigens een weinig efficiënte maatregel. De pakkans is zo klein dat vele automobilisten toch het risico zullen nemen om zonder rijbewijs verder te blijven rijden. Daarom dringt hij aan op meer «voelbare» sancties die de automobilist onmiddellijk treffen, zoals bijvoorbeeld het immobiliseren van het voertuig op de plaats van de overtreding.

De heer Ramoudt verwijst naar Rusland waar de politie bij foutparkeren gewoonweg de nummerplaten van de auto verwijderd. De overtreder moet dan grote inspanningen leveren om zijn nummerplaten terug te vinden en moet daarenboven nog onmiddellijk een flinke boete betalen.

De Senaat drong in zijn resolutie inderdaad aan op de invoering van diverse categorieën van overtredingen. De bedoeling van deze aanbeveling was niet de strafmaat van de overtredingen te verhogen, maar wel om een aantal basisovertredingen onder te brengen in een hogere categorie.

Voor de heer Ramoudt blijft ook de communicatie met de bevolking in gebreke. Het volstaat niet om deze wet in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken; de overheid moet de weggebruikers ook accuraat inlichten over de regels en de bestraffing ervan. Het is soms onthutsend vast te stellen hoe weinig zelfs professionele weggebruikers vertrouwd zijn met het verkeersreglement.

Wat betreft de pakkans, stelt de heer Ramoudt dat deze in België minimaal is. Het instrument bij uitstek, namelijk de «zwaantjes» of wegverkeerpolitie, beschikt over 1 000 eenheden en slechts 200 moto's (of 5 zwaantjes per moto). Wanneer hiervan de defecte moto's en deze in onderhoud worden afgetrokken, dan komt men tot een verhouding van ongeveer 6 zwaantjes per moto. Het is duidelijk dat deze situatie niet zinvol is.

De zichtbaarheid van het afschrikkingsmiddel is veel te zwak. Er zijn te weinig controles. Het psychologische element speelt een grote rol in het rijgedrag.

passage y est plus élevée et que le cycliste qui doit contourner la voiture court un plus grand danger que lorsqu'il s'agit de voitures qui passent au ralenti en pleine ville.

Dans bon nombre de villes l'infrastructure est en outre devenue à ce point complexe (avec une voirie subdivisée en une voie pour automobiles, une voie pour les autobus, une piste cyclable et un trottoir) qu'un chauffeur qui doit, par exemple, aller chercher un handicapé à domicile, ne peut faire autrement que de se mettre en stationnement interdit et commettre de ce fait une infraction grave. Même si l'on réplique que la police fermera les yeux, la loi reste la loi.

Une approche purement répressive, impliquant le retrait du permis de conduire, constitue d'ailleurs, aux yeux de l'orateur, une mesure peu efficace. Le risque d'être sanctionné est à ce point petit que bon nombre d'automobilistes prendront malgré tout le risque de continuer à circuler sans permis de conduire. Il insiste donc en vue de sanctions plus «palpables» qui frapperont directement l'automobiliste, comme par exemple l'immobilisation du véhicule à l'endroit de l'infraction.

M. Ramoudt se réfère à la Russie, où la police enlève purement et simplement les plaques d'immatriculation des voitures mal stationnées. L'auteur de l'infraction doit dès lors faire des efforts considérables pour retrouver ses plaques d'immatriculation et il doit en outre payer sur-le-champ une lourde amende.

Dans sa résolution, le Sénat a insisté, en effet, en vue de l'instauration de diverses catégories d'infractions. L'intention de cette recommandation n'était pas de relever le taux de la peine pour les infractions, mais de classer un nombre d'infractions de base dans une catégorie supérieure.

Pour M. Ramoudt, la communication avec la population reste, elle aussi, défectueuse. Il ne suffit pas de publier la loi au *Moniteur belge*; les pouvoirs publics doivent également fournir aux usagers de la route des renseignements précis quant aux règles et à la pénalisation de celles-ci. Il est parfois ahurissant de constater à quel point même des usagers professionnels de la route n'ont qu'une connaissance sommaire du code de la route.

En ce qui concerne le risque d'être sanctionné, M. Ramoudt considère qu'il est minime en Belgique. L'instrument par excellence, à savoir les «motards» ou la police de la circulation routière, ne dispose que de 1 000 unités et de 200 motos (soit 5 motards par moto). Si l'on déduit de ce chiffre les motos défectueuses et celles qui sont à l'entretien, l'on aboutit à une proportion d'environ 6 motards par moto. Il est évident que cette situation n'a pas de sens.

La visibilité du moyen de dissuasion est beaucoup trop faible. Il y a trop peu de contrôles. L'élément psychologique joue un trop grand rôle dans le

De controle moet opwegen tegen de tendens van de autoconstructeurs om steeds weer prestatiegerichte machines te maken en te promoten, zodat het imago van de sportieve chauffeur overeind blijft. Hiertegen moet een voldoende tegengewicht geplaatst worden qua promotie van de verkeersveiligheid.

Verder is er ook het probleem van de inflatie van het aantal wetten, dat de pakkans evenzeer verzwakt. Niemand kan dat nog bijhouden, waardoor ze dikwijls dode letter blijven.

Om dit probleem op te lossen moet vooral ingegrepen worden op de behandeling van de vastgestelde overtredingen. Spreker verwijst daarbij naar het wetsvoorstel over de administratieve inning van de boetes (stuk Senaat, nr. 2-756/1) en betreurt dat dit voorstel in de bevoegde commissie nooit werd geagendeerd. In dit voorstel wordt onder andere het stilleggen van het voertuig voorgesteld.

De pakkans is immers één zaak; ook aan de uitvoering van de sanctie moet gewerkt worden. Het stilleggen van het voertuig lijkt een volwaardig alternatief voor onbetaalbare boetes. De slechte chauffeur zal meer hinder ondervinden wanneer hij zijn auto in zijn garage moet laten, dan wanneer hij een boete krijgt die hij niet kan betalen. Voor degene die zijn auto nodig heeft om naar het werk te gaan, zijn er mogelijkheden genoeg (openbaar vervoer en taxi's).

Volgens de heer Guilbert heeft de bevolking schoon genoeg van degenen die men in Frankrijk de «wegbarbaren» noemt. De mensen zijn er zich van bewust dat de ongevallen niet aan het noodlot te wijten zijn. Opleiding en preventie mogen dan al positieve remedies zijn, toch zijn alle verkeersdeskundigen het erover eens dat het niet mag blijven bij die preventie.

Spreker is het eens met de stelling dat de kracht van de motoren moet worden ingetoomd. Tijdens een recent televisiedebat gingen zowat alle sprekers akkoord met die maatregel maar Europa, dat de technische voorschriften uitvaardigt, is nog niet zover.

De preventie en de technische maatregelen zijn echter ontoereikend. De regels zijn duidelijk en men hoeft ze alleen maar toe te passen. Hoe vaak zijn wij er niet getuige van dat automobilisten door dorpskernen razen en zich niets aantrekken van de enorme verkeersborden die de toegelaten snelheid beperken tot 50 kilometer per uur?

De heer Guilbert is in grote trekken tevreden met de krachtlijnen van het wetsontwerp en zulks niet alleen wegens zijn affiniteit met de minister maar ook vanuit zijn persoonlijk standpunt als voetganger in de stad. Alle burgers en zelfs de meest roekeloze automobilisten zijn trouwens op hun beurt voetgangers en zouden blij moeten zijn met meer veiligheid.

comportement des conducteurs. Le contrôle doit l'emporter sur la tendance des constructeurs d'automobiles à fabriquer et promouvoir sans cesse des machines axées sur la prestation, de manière à maintenir l'image du chauffeur sportif. Il faut y opposer un contrepoids suffisant en promouvant la sécurité routière.

Il y a en outre le problème de l'inflation du nombre de lois qui affaiblit tout autant le risque d'être sanctionné. Plus personne ne peut rester à jour dans ce domaine, si bien que ces lois restent souvent lettre morte.

Afin de résoudre ce problème, il faut intervenir avant tout dans le traitement des infractions constatées. L'orateur se réfère à cet égard à la proposition de loi relative au règlement administratif des amendes (doc. Sénat, n° 2-756/1) et il déplore que cette proposition n'ait jamais été portée à l'ordre du jour de la commission compétente. Ladite proposition propose entre autres l'immobilisation du véhicule.

En effet, le risque d'être sanctionné est une chose : il convient de s'atteler également à l'exécution de la sanction. L'immobilisation du véhicule paraît être une alternative valable à des amendes impayables. Le mauvais conducteur ressentira plus l'obligation de laisser sa voiture au garage que l'imposition d'une amende qu'il lui est impossible de payer. Pour celui qui a besoin de sa voiture pour se rendre au travail, les possibilités ne manquent pas (transports publics et taxis).

Selon M. Guilbert, la population en a assez de l'impunité des «barbares de la route», comme on les qualifie en France. Les gens se rendent compte que les accidents ne sont pas dus à la fatalité. Il considère la formation et la prévention comme des remèdes positifs, mais il constate que tous les analystes s'accordent pour dire que la prévention ne suffit pas.

L'intervenant partage le point de vue selon lequel il faut brider les moteurs. Il s'agit d'une mesure sur laquelle tous les interlocuteurs étaient d'accord lors d'une récente émission télévisée. Mais l'Europe, qui édicte les prescrits techniques, n'en est pas encore là.

La prévention ou les mesures techniques ne suffisent toutefois pas. Les règles sont claires : il suffit de les appliquer. Combien de fois ne voit-on pas des automobilistes qui foncent à toute vitesse à travers des agglomérations, malgré des panneaux énormes limitant la vitesse à 50 km/h ?

M. Guilbert se déclare globalement satisfait du projet de loi, non seulement par affinité politique avec la ministre, mais aussi d'un point de vue personnel en tant que piéton dans la ville. Tous les gens, même les automobilistes les plus farouches, sont d'ailleurs tour à tour piéton dans leur ville, et devraient se réjouir d'une plus grande sécurité.

In zijn hoedanigheid van strijder voor veiligheid in zeer dichtbewoonde zones heeft hij altijd gepleit voor een grotere sensibilisering, zonder evenwel de ruimtelijke ordening en de stedenbouw te vergeten. Hoewel beide factoren belangrijk zijn, mag men zich geen illusies maken want sancties zullen altijd nodig zijn.

Het is zijn persoonlijke mening dat het ontradend effect van een sanctie des te groter is naarmate die sanctie chronologisch dichterbij het ogenblik van de overtreding plaatsvindt. Daarnaast is hij overtuigd van de heilzame uitwerking van de alternatieve straffen. In Frankrijk worden alternatieve straffen uitgesproken waarbij de schuldige wordt veroordeeld tot een aantal uren dienstverlening in een ziekenhuis zodat hij rechtstreeks geconfronteerd wordt met slachtoffers van verkeersongevallen. Zo herinnert de heer Guilbert zich het relaas van iemand die tot een dergelijke straf veroordeeld werd en zo diep onder de indruk was van wat hij had meegemaakt dat zijn kijk op de dingen erdoor veranderde.

Tot besluit van zijn betoog geeft hij aan dat het wetsontwerp volledig in de lijn ligt van de aanbevelingen die door deze commissie op 23 mei 2001 naar voren werden gebracht (zie voorstel van resolutie betreffende de mobiliteit, stuk Senaat, nr. 2-448/2).

Ook de heer Maertens meent dat het verkeersreglement nog altijd te veel bekeken wordt vanuit het oogpunt van de automobilist. Wat betreft de opmerkingen over de responsabilisering van de voetgangers, stipt spreker aan dat voetgangers nooit veel schade veroorzaken, terwijl de gevolgen van een fout van een autobestuurder ten aanzien van een zwakke weggebruiker meestal fataal zijn.

Wanneer men de zwaarwichtigheid van een overtreding beoordeelt, moet men steeds rekening houden met de gevolgen. Dit is nog steeds niet het geval en hij citeert als bewijs twee recente verkeersongevallen in Ardoonie en Gistel, waarbij telkens een dronken chauffeur inreed op een stilstaande wagen, met twee doden als gevolg. Voor zulke zwaarwichtige feiten was de intrekking van het rijbewijs voor 14 dagen de enige sanctie. Dit is onverantwoord.

Verder betreurt de heer Maertens dat de uitzonderingen in de wet veel te ruim zijn. Zo citeert hij artikel 9 betreffende sportwedstrijden. Er is een verbod voorzien, maar er zijn zoveel uitzonderingen dat het verbod onwerkzaam wordt. Burgemeesters geven nog steeds te gemakkelijk toelatingen. Spreker vraagt zich trouwens af of het niet eerder de provinciegouverneur bevoegd zou moeten zijn, vooral wanneer een wedstrijd zich afspeelt op het territorium van meerdere gemeenten.

De heer Siquet vindt het opschrift van het wetsontwerp slecht gekozen. In plaats van te preciseren dat

En tant que militant pour la sécurité dans les zones d'habitat très dense, il a toujours plaidé pour une plus grande sensibilisation, sans oublier l'aménagement urbanistique. Si ces deux facteurs sont importants, il ne faut toutefois pas se leurrer: les sanctions seront toujours nécessaires.

Il croit personnellement que plus la sanction se rapproche du moment de l'infraction, plus elle sera dissuasive. Il croit en outre aux vertus des peines alternatives. Il croit savoir qu'en France, il y a des peines alternatives consistant à prester un certain nombre d'heures dans un hôpital, afin d'être confronté aux accidentés de la route. M. Guilbert se rappelle les déclarations d'une personne ayant été condamnée qui se disait très touchée par cette expérience et qui déclarait avoir changé sa vision des choses.

Il conclut en constatant que le projet à l'examen va dans la droite ligne des recommandations émises par cette commission le 23 mai 2001 (voir proposition de résolution relative à la mobilité, doc. Sénat, n° 2-448/2).

M. Maertens estime, lui aussi, que le code de la route continue à être envisagé trop unilatéralement du point de vue de l'automobiliste. En ce qui concerne les observations quant à la responsabilisation des piétons, l'orateur note que les piétons ne causent jamais grand dommage, alors que les suites d'une faute de la part d'un conducteur d'automobile vis-à-vis de l'usager de la route vulnérable sont généralement fatales.

En appréciant la gravité d'une infraction, il faut toujours prendre en considération les conséquences de celle-ci. Cela n'est toujours pas le cas et il en veut pour preuve deux accidents récents de la circulation à Ardoonie et à Gistel, où chaque fois, un conducteur ivre a embouti une voiture en stationnement, ce qui a provoqué deux morts. Pour des faits d'une telle gravité, le retrait du permis de conduire pendant 14 jours a été l'unique sanction. Cela ne peut se justifier.

M. Maertens regrette en outre que les exceptions prévues dans la loi soient beaucoup trop larges. Il cite ainsi l'article 9 relatif aux manifestations sportives. Une interdiction est prévue, mais le nombre d'exceptions est tellement grand que l'interdiction devient inopérante. Les bourgmestres continuent à accorder trop facilement des autorisations. L'orateur se demande d'ailleurs si ce n'est pas plutôt le gouverneur de province qui devrait être compétent, surtout lorsque la compétition se déroule sur le territoire de plusieurs communes.

M. Siquet trouve le titre du projet de loi mal choisi: au lieu de préciser qu'il s'agit de sécurité routière, il

het om verkeersveiligheid gaat zou «wetsontwerp betreffende straf- en repressiebepalingen» beter geweest zijn.

Door iedereen met overdreven strafmaatregelen op stang te jagen, bereikt men een resultaat dat haaks staat op datgene waarop men rekent. In dat verband haalt hij het voorbeeld aan van een buitensporige politiecontrole in zijn gemeente tijdens een verjaardagsfeest. De politieagenten hadden zich 100 meter verder opgesteld en alle feestgangers op de bon geslingerd hoewel het allemaal vreedzame mensen waren. Er werden geldboetes van 1 000 euro uitgeschreven en rijbewijzen ingetrokken.

Over het algemeen vindt de heer Siquet het overdreven dat hard wordt opgetreden tegen personen die voor de eerste keer een overtreding begaan. Het gaat immers vaak om jonge mensen aan wie men alternatieve straffen of een bijkomende opleiding voor het rijbewijs had kunnen opleggen. Die denkpiste heeft hij in het ontwerp niet aangetroffen. Door geldboetes op te leggen die in sommige gevallen drie maal het gewaarborgd minimumloon bedragen, riskeert men de jongeren voor een onoverkomelijke schuldenberg te plaatsen. Zij hebben vaak geld moeten lenen om zich een voertuig aan te schaffen. Indien zij de boete niet betalen, worden zij voor de bevoegde rechtbank gedaagd waardoor de gerechtelijke achterstand nog toeneemt.

De heer Siquet onderstreept dat de verkeersveiligheid een belangrijke aangelegenheid is en dat iedere dode en gewonde op onze wegen er een teveel is. Maar, na een aandachtige lezing van het wetsontwerp, meent hij evenwel dat het een slechte tekst is want het ontwerp beperkt zich tot het opleggen van repressiemaatregelen en strafmaatregelen en het opvoedingsaspect blijft er volledig in achterwege. Er bestaan evenwel talrijke mogelijkheden die veel doeltreffender zouden zijn dan de verhoging van de geldboetes.

Uit de opiniepeilingen van SARTRE (*Social Attitudes to Road Traffic in Europe*) blijkt duidelijk dat de eerbiediging van de regelgeving geen synoniem is van een bijdrage tot meer verkeersveiligheid en vooral dat illegaliteit geen synoniem is van «gevaarlijkheid». Wat de bestraffing betreft, achten de ondervraagden de sanctie die het gevolg is van welke overtreding dan ook van het verkeersreglement, niet zinvol.

De heer Siquet wijst erop dat de wet van 17 april 2002 de mogelijkheid biedt een sociale werkstraf uit te spreken voor feiten die tot een politiestraf aanleiding kunnen geven. Toen de wetgever die nieuwe mogelijkheid invoerde had hij voornamelijk het verkeerscontentieux op het oog. Waarom wordt daar in het wetsontwerp geen gebruik van gemaakt?

Zo wordt bijvoorbeeld in geen enkele alternatieve maatregel voorzien wanneer een bevel tot betaling

aurait mieux été libellé «projet de loi sur des dispositions pénales et répressives».

En attisant tout le monde par des mesures pénales excessives, on obtient l'inverse du résultat escompté. Il cite comme exemple un contrôle policier excessif qui a eu lieu dans sa commune, lors d'une fête d'anniversaire. Les policiers se sont postés à 100 mètres de là et ont verbalisé tous les fêtards, alors qu'il s'agissait de gens paisibles. Il s'en est suivi des amendes de 1 000 euros et des retraits de permis de conduire.

En règle générale, M. Siquet trouve excessif le fait de charger les premiers contrevenants. Il s'agit souvent de jeunes gens, auxquels l'on pourrait infliger des peines alternatives ou une formation complémentaire au permis de conduire. Il n'a pas trouvé cet axe-là dans le projet. Les amendes, qui s'élèvent dans certains cas à trois fois le salaire maximum garanti, risquent d'enfoncer les jeunes dans un surendettement certain. Souvent, leur véhicule a été acquis grâce à un emprunt. À défaut de paiement de l'amende, l'affaire est portée devant le tribunal compétent, ce qui augmentera encore la surcharge judiciaire.

M. Siquet souligne que la sécurité routière est une problématique importante et que chaque accident, chaque blessé et chaque tué sur nos routes, en est un de trop. Cependant, après avoir lu attentivement le projet de loi, l'intervenant estime que c'est un mauvais texte car il se limite à imposer des mesures répressives et pénales et il omet totalement l'aspect éducatif. Pourtant, de nombreuses possibilités de mesures éducatives existent et celles-ci seraient bien plus efficaces que l'augmentation des amendes.

Il ressort clairement des enquêtes d'opinion de SARTRE (*Social Attitudes to Road Traffic in Europe*) que le respect de la réglementation n'est pas synonyme de contribution à la sécurité routière et surtout, que l'illégalité n'est pas synonyme de dangerosité. Quant à la répression, les personnes interrogées considèrent que la sanction résultant d'une infraction au Code de la route, quelle qu'elle soit, n'est pas porteuse de sens.

M. Siquet souligne que la loi du 17 avril 2002 permet de prononcer une peine de travail social pour des faits de nature à entraîner une peine de police. C'est principalement le contentieux du roulage que visait le législateur lorsqu'il a instauré cette nouvelle possibilité. Pourquoi n'en est-il pas fait usage dans le projet de loi?

Ainsi, par exemple, aucune mesure alternative n'est prévue lorsqu'un ordre de paiement est imposé dans

wordt opgelegd in de veronderstelling dat geen schade aan derden werd berokkend. De spreker vreest overigens dat de mateloze verhoging van de boetes de financiële toestand van de kwetsbaarsten nog hachelijker zal maken. Dat risico is des te reëler daar het wetsontwerp de boetes die niet binnen een maand worden betaald, met 25 % wil verhogen.

Het zou verstandiger zijn aan de overtreders een alternatieve maatregel in plaats van een financiële sanctie op te leggen. Volgens de spreker wordt het ontwerp door onze medeburgers dan ook als een echte provocatie ervaren.

De heer Siquet staat ook zeer kritisch tegenover de procedure die wordt voorgesteld in artikel 31 van het ontwerp. Die bepaling biedt de overtreder de mogelijkheid binnen veertien dagen na de kennisgeving van het bevel tot betaling bij de rechter op de politierechtbank een verzoekschrift in te dienen om de intrekking of de vermindering van het verschuldigde bedrag te bekomen. Dat verzoekschrift is echter pas ontvankelijk na betaling van het op het bevel tot betaling vermelde bedrag.

De spreker vindt die procedure ongerijmd en onaanvaardbaar omdat zij de betaling van de aangevochten som als voorwaarde stelt voor de toegang tot het gerecht terwijl dit voor iedere burger een grondrecht is. Aan de andere kant wordt de termijn van betaling in die veronderstelling teruggebracht tot veertien dagen! De heer Siquet betwijfelt of zo'n bepaling strookt met de beginselen van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens.

Voor de heer Roelants du Vivier is het begrijpelijk dat dit wetsontwerp emoties losweekt. Ook al is iedereen het erover eens dat hard moet opgetreden worden tegen gevaarlijke chauffeurs, toch is het een feit dat een kleine onoplettendheid van een voorzichtige chauffeur grote gevolgen kan hebben. Zo kan een lichte snelheidsovertreding een grote boete opleveren.

Het wetsontwerp kan wel een aanzet geven tot de nodige mentaliteitswijziging bij de burgers. Zo zien we dat in de Verenigde Staten de meeste weggebruikers de wegcode respecteren. Ook al is het voor Europeanen in het begin soms frustrerend om slechts 90 km/u te rijden, toch geraakt men vlug vertrouwd met deze snelheid want iedereen beheerst zijn snelheid op dezelfde manier.

Het ontwerp zal uiteraard niet tot gevolg hebben dat er morgen helemaal geen snelheidsovertredingen meer zullen zijn. In de eerste fase volgt een moeilijke aanpassingsperiode en vooral voor die autobestuurders die met de hoge boetes zullen geconfronteerd worden. Doch dit is slechts een overgangsfase naar een meer serene manier van rijden. Voor een klein

l'hypothèse où il n'y a pas de dégâts causés à des tiers. Par ailleurs, l'intervenant craint que l'augmentation démesurée des amendes place les personnes les plus vulnérables dans une situation financière encore plus précaire. Ce risque est d'autant plus réel que le projet prévoit une majoration de 25 % des amendes qui ne sont pas payées dans le mois.

Il serait plus judicieux d'imposer aux contrevenants une mesure alternative au lieu d'une sanction financière. Le projet est, dès lors, selon l'orateur, ressenti comme une véritable provocation par nos concitoyens.

M. Siquet est également très critique à l'égard de la procédure proposée à l'article 31 du projet. Cette disposition permet au contrevenant d'introduire, dans les quatorze jours de la notification de l'ordre de paiement, une requête devant le juge au tribunal de police, pour obtenir le retrait ou la réduction du montant à payer. Cette requête n'est cependant recevable qu'après paiement complet de la somme prévue sur l'ordre de paiement.

Pour l'orateur, cette procédure est absurde et inacceptable car elle conditionne l'accès à la justice, un droit élémentaire de chaque citoyen, au paiement préalable de la somme contestée. D'autre part, dans cette hypothèse, le délai de paiement est ramené à quatorze jours! M. Siquet doute de la conformité d'une telle disposition avec les principes de la Convention européenne des droits de l'homme.

Pour M. Roelants du Vivier, il se conçoit que le présent projet de loi suscite l'émotion. Même si tous sont d'accord pour dire qu'il faut intervenir avec fermeté contre les conducteurs dangereux, il reste un fait qu'une petite inattention d'un conducteur prudent peut avoir des effets considérables. C'est ainsi qu'une légère infraction en matière de vitesse peut donner lieu à une amende considérable.

Le projet de loi peut cependant donner une impulsion en vue du changement de mentalité qui s'impose chez le citoyen. On constate ainsi qu'aux États-Unis, la plupart des usagers de la route respectent le code de la route. Même si, pour des Européens, il est parfois frustrant au début de ne faire que du 90 à l'heure, l'on s'habitue vite à cette vitesse, car tout le monde maîtrise sa vitesse de la même manière.

Il ne résultera évidemment pas du projet que les infractions en matière de vitesse cesseront d'exister complètement dès demain. Dans une première phase, il y aura une période d'adaptation pénible, surtout pour les conducteurs d'automobiles qui se trouveront confrontés avec des amendes élevées. Mais il ne s'agit là que d'une phase transitoire vers une manière de

land als België betekenen snelheden van 160 of meer per uur immers niet veel tijdwinst.

Evenals zijn collega's constateert de heer Roelants du Vivier dat op de wegen bloedbaden worden aangericht die niet allemaal aan het noodlot te wijten zijn. Men dient dus te focussen op de menselijke factor en daarnaast moet het straffenarsenaal strenger worden. Die stringentere voorzieningen dienen betrekking te hebben op alle aspecten en bijvoorbeeld ook op nieuwe verschijnselen zoals niet-handenvrij bellen met een GSM. De spreker heeft vaak vastgesteld dat chauffeurs gevaarlijke stunts uithalen wanneer zij hun mobieltje aan het gebruiken zijn. Zij worden daarbij niet gehinderd door de politie die zich lijkt neer te leggen bij deze toestand.

Spreker wenst dat de minister zich strenger toont in haar richtlijnen met betrekking tot dergelijke overtredingen die vaak als «pekelzonden» worden aangemerkt.

Wat betreft de beoordelingsbevoegdheid van de rechter, vraagt spreker dat de minister bevestigt dat deze niet beknot wordt. Blijft de bestaande beoordelingsbevoegdheid behouden?

De heer Thissen bevestigt dat hijzelf en zijn fractie ook veel belang hechten aan de verkeersveiligheid en vooral aan de preventie. De aangelegenheid werd al herhaaldelijk uitvoerig geanalyseerd, ook in de Senaat, die terzake aanbevelingen formuleerde.

Het voorliggende wetsontwerp heeft vooral een repressief karakter. Het is niet onlogisch om de sancties aan te passen, rekening houdend met de evolutie van de samenleving, maar het is nog de vraag of men op die manier zijn doelstellingen zal bereiken. Dit ontwerp is zeker niet de best mogelijke tekst, maar eerder een compromis tussen diverse gevoeligheden. Men denke aan het VLD-pleidooi voor variabele maximumsnelheden dat het blijkbaar niet gehaald heeft, of voor een maximumplafond voor de boetes. Die dreigen nu immers zo hoog te worden dat zij niet langer maatschappelijk geloofwaardig zijn.

De heer Thissen is van oordeel dat hogere boetes altijd minder efficiënt zullen blijken dan een betere controle. De boetes verhogen als de pakkans zo goed als onbestaande is, blijft morrelen in de marge. Consequente controles daarentegen zullen de mentaliteit wel doen veranderen, ook al blijven de boetes lager.

De verhoging van de boetetarieven geeft slechts een signaal want daarnaast moeten de weggebruikers

conduire plus sereine. Pour un petit pays tel que la Belgique, des vitesses de 160 ou plus à l'heure ne représentent en effet aucun gain de temps appréciable.

Comme ses collègues, M. Roelants du Vivier constate les hécatombes provoquées par les accidents de la route, qui ne sont pas tous dus à la fatalité. Il faut donc agir sur le facteur humain et rendre plus sévère l'arsenal pénal. Ces dispositifs plus sévères doivent porter sur tous les aspects, et aussi, par exemple sur des phénomènes nouveaux, tel l'emploi des GSM sans dispositif «mains libres». L'orateur a souvent constaté que les conducteurs effectuent des manœuvres dangereuses à cause de l'emploi de leur GSM. Ils ne sont en cela pas du tout gênés par la police qui semble accepter cet état de choses.

L'intervenant souhaite que la ministre soit plus sévère dans ses directives pour ces contraventions trop souvent considérées comme «bénignes».

En ce qui concerne le pouvoir d'appréciation du juge, l'orateur demande à la ministre de confirmer que ce pouvoir ne sera pas diminué. Le pouvoir d'appréciation existant est-il maintenu?

M. Thissen confirme que lui-même ainsi que son groupe politique attachent eux aussi une grande importance à la sécurité routière et surtout à la prévention. Cette matière a déjà été analysée de manière circonstanciée et à plusieurs reprises, par le Sénat également, et ce dernier a formulé des recommandations à ce sujet.

Le projet de loi sous examen présente essentiellement un caractère répressif. Il n'est nullement illogique d'adapter les sanctions, compte tenu de l'évolution de la société, mais la question reste de savoir si l'on atteindra ses objectifs de cette manière. Le présent projet n'est certainement pas le meilleur des textes possibles, mais il constitue plutôt un compromis entre diverses sensibilités. Il suffit de mentionner le plaidoyer du VLD en faveur de vitesses maximales variables — qui n'est manifestement pas parvenu à l'emporter — ou en faveur d'un plafond maximum pour les amendes. En effet, celles-ci menacent maintenant d'atteindre des montants tellement élevés qu'elles ne seront plus socialement crédibles.

M. Thissen estime que des amendes plus élevées s'avéreront toujours moins efficaces qu'un meilleur contrôle. Si l'on augmente les amendes alors que le risque d'être sanctionné est pour ainsi dire inexistant, l'on continue à manœuvrer en marge du problème. Par contre, des contrôles conséquents provoqueront bel et bien un changement de mentalité, même si les amendes restent moins élevées.

L'augmentation des taux des amendes ne donne qu'un signal. Mais encore faut-il que les usagers

ervan overtuigd worden dat zij tegen de lamp zullen lopen als zij een overtreding begaan. Een verzwaring van de straffen zou zelfs een averechts effect kunnen hebben omdat ervan kan worden gevreesd dat zij het aantal vluchtmisdrijven zal doen toenemen. Personen die achtereenvolgens enkele ongevallen hebben veroorzaakt, kunnen hun verzekering kwijtraken.

De heer Thissen verwijst verder naar de werkzaamheden van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid en naar de werkzaamheden van de werkgroep «Mobiliteit». Een van de punten die aan bod kwamen was de noodzaak de bescherming van de zwakke weggebruikers tegenover de sterke weggebruikers verder te verbeteren. Het idee van een «Straatwetboek» lijkt allicht de moeite waard om verder uit te diepen, alhoewel het toch wel een complex probleem is. Hoe zal men meer aandacht besteden aan de slachtoffers en hun nabestaanden? Wat met de technische specificaties van de voertuigen? Ook dat komt niet aan bod. Wat het rijbewijs in twee stadia betreft: waarom wordt er enkel verwezen naar de centra voor voortgezette rijopleiding?

Het afschaffen van het toezicht op de aanvullende gemeentelijke reglementen verwondert de spreker eveneens. Het gaat hier nochtans om een federale bevoegdheid die de federale Staat nu afschuift op de gewesten. Is dat een voorafspiegeling van wat nog komen zal?

De heer Thissen wenst meer uitleg over de definitie en de inhoud van de notie «centrum voor voortgezette rijopleiding».

Wat de financiële aansporing van de lokale politiezones betreft, vraagt spreker zich af volgens welke criteria de opbrengst van de verkeersboetes worden verdelen? Gaat het om de volledige opbrengst of een gedeelte ervan?

Het ontwerp leidt er toe dat het parket zal moeten instaan voor bijkomende procedures, terwijl het nu overgevraagd en onderbemand is. Is dat wel realistisch? Wordt de zaak hier al niet bij voorbaat gehypothekeerd?

Spreker benadrukt dat vooral de opleiding van de jonge chauffeurs ontoereikend blijft. Die opleiding zou niet beperkt mogen blijven tot loutere kennis van de regels maar ook aandacht moeten besteden aan de rijstijl. Daarnaast kan men zich afvragen of men op gezette tijden niet de rijvaardigheid van de autobestuurders zou moeten checken.

Het is de bedoeling het aantal dodelijke verkeersslachtoffers ten minste te halveren. Het voorliggende wetsontwerp zal het niet mogelijk maken significante vorderingen in die richting te maken. De politierechters zitten niet echt te wachten op een absolute categorisering van de overtredingen. Zij vragen een echte beoordeling van de straffen.

soient persuadés qu'ils vont se faire prendre s'ils commettent l'infraction. Une aggravation des peines pourrait même avoir un effet pervers, parce que l'on risque d'avoir une augmentation des délits de fuite. Des gens qui ont eu quelques accidents consécutifs pourraient se retrouver sans assurance.

M. Thissen se réfère en outre aux travaux des États généraux de la sécurité routière ainsi qu'aux travaux du groupe de travail «Mobilité». L'un des points évoqués était la nécessité d'améliorer la protection des usagers de la route vulnérables contre les usagers de la route forts. Un «Code de la rue» constitue peut-être bien une idée à approfondir, bien que le problème soit, à vrai dire, complexe. Comment va-t-on consacrer une plus grande attention aux victimes et à leurs familles? Qu'en sera-t-il des spécifications techniques des véhicules? Ces aspects restent également dans l'ombre. Quant au permis de conduire en deux stades: pourquoi se référer uniquement aux centres de perfectionnement à la conduite?

La suppression du contrôle des règlements complémentaires communaux surprend également l'orateur. Il s'agit pourtant en l'espèce d'une compétence fédérale dont l'État fédéral se débarrasse maintenant en faveur des régions. S'agira-t-il là d'un présage de ce qui est encore à venir?

M. Thissen désirerait de plus amples explications quant à la définition et au contenu de la notion de «centre de perfectionnement à la conduite».

En ce qui concerne la stimulation financière des zones de police locales, l'orateur se demande selon quels critères le produit des amendes routières sera réparti. S'agit-il du produit total ou d'une partie de celui-ci?

Le projet amènera le parquet à faire face à des procédures supplémentaires, alors qu'il est déjà trop sollicité et que le personnel dont il dispose est insuffisant. Est-ce bien réaliste? La chose ne se trouve-t-elle pas déjà hypothéquée d'avance?

L'intervenant souligne que la formation des jeunes conducteurs, surtout, reste insuffisante. La formation ne devrait pas se limiter à une simple connaissance des règles, mais englober également la façon de conduire. La question se pose aussi de savoir s'il ne faut pas vérifier à certains moments les capacités de conduite des personnes.

L'objectif est de réduire de 50 % au moins le nombre de tués sur la route. Le présent projet de loi ne permettra pas d'avancer de manière significative dans cette direction-là. Les juges de police n'ont pas vraiment besoin d'une catégorisation absolue des infractions. Ils souhaitent une véritable appréciation des peines.

De doeltreffendheid van de straffen hangt af van een verandering van het gedragspatroon van de weggebruikers en die verandering zal er niet alleen komen door de tarieven van de straffen te verhogen. De in uitzicht gestelde straffen zijn financiële straffen. Zelfs de huidige straffen doen voor sommigen onontwaaerbare moeilijkheden rijzen. Zodra zich een breuk tussen de begane fout en de sanctie voordoet, ontstaat een onrechtvaardigheidsgevoelen. In dat geval schiet men het gestelde doel voorbij. Redelijke straffen zouden beter zijn.

Spreker is de mening toegedaan dat het door het ontwerp gegeven signaal slechts zin zal hebben indien het werkelijk in de lijn ligt van een alomvattend preventiebeleid en acties worden ondernomen op het terrein.

De heer Thissen vindt het idee om sommige wegpijlaten te werk te stellen in de revalidatiecentra van de ziekenhuizen zeer interessant.

Overigens gelooft hij niet erg in de efficiëntie van de tijdelijke immobilisering van het voertuig of van de intrekking van het rijbewijs. Vele automobilisten gaan zonder rijbewijs achter het stuur zitten zonder zich iets aan te trekken van de controles die op de keper beschouwd erg aleatoir zijn.

Eerst wenst de heer Caluwé enkele juridische opmerkingen te maken over dit wetsontwerp. De eerste betreft de betrokkenheid van de gewesten. De bijzondere wet schrijft voor dat bij de uitwerking van wijzigingen aan de verkeersreglementering de regeringen van gewesten moeten worden betrokken. In welke mate is dit gebeurd? Verder ziet spreker een mogelijk bevoegdheidsprobleem in de in de Kamer van volksvertegenwoordigers gewijzigde artikelen 2, 3 en 4 van het ontwerp (zie stuk Kamer, nr. 50-1915/7) waarbij werd aangepast wat de gemeenten als aanvullende reglementering kunnen aannemen. Het feit dat artikel 2 bepaalt dat gemeenteraden aanvullende reglementen kunnen vastleggen voor de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen, en niet enkel de gemeente- en provinciewegen, kan een bevoegdheidsprobleem inhouden. De senator stelt voor dit probleem voor te leggen aan de interministeriële conferentie voor verkeer en hierover eveneens een bijkomend advies van de Raad van State te vragen. Indien er geen duidelijkheid over dit bevoegdheidsprobleem is, bestaat immers het risico dat een persoon die op grond van een dergelijke reglementering wordt beboet, dit probleem voor de rechter opwerpt, waarop de rechter een prejudiciële vraag aan het Arbitragehof moet stellen. Indien het Arbitragehof vervolgens stelt dat er inderdaad een bevoegdheidsoverschrijding heeft plaatsgevonden zal de wet *de facto* niet meer kunnen worden toegepast.

Naast deze juridische opmerkingen, heeft de heer Caluwé nog een paar politieke bedenkingen.

L'efficacité des peines est liée à un changement de comportement des usagers de la route. Ce changement ne surviendra pas uniquement par des augmentations des taux des peines. Les peines prévues sont des peines financières. Même les peines actuelles posent des difficultés inextricables pour certaines personnes. À partir du moment où il y a une rupture entre la faute commise et la sanction, il y a un sentiment d'injustice. Dans ce cas, on passe à côté de l'objectif. Il vaudrait mieux avoir des peines raisonnables.

L'intervenant est d'avis que le signal donné par le projet n'aura de sens que s'il s'inscrit véritablement dans une politique globale de prévention et qu'il y a des actions menées sur le terrain.

M. Thissen trouve l'idée de faire travailler certains chauffards dans les services de réhabilitation des hôpitaux, très intéressante.

Par ailleurs, il ne croit pas trop à l'efficacité de l'immobilisation momentanée du véhicule ou du retrait du permis de conduire. Il est devenu courant que les gens sans permis conduisent sans se soucier des contrôles somme toute très aléatoires.

M. Caluwé tient à formuler en premier lieu quelques observations d'ordre juridique au sujet du projet de loi à l'examen. La première porte sur l'intervention éventuelle des régions. La loi spéciale prescrit que les gouvernements des régions doivent être associés à l'élaboration de modifications du Code de la route. Dans quelle mesure cela a-t-il eu lieu? L'orateur aperçoit en outre un problème de compétence éventuel dans les articles 2, 3 et 4 du projet, tels que modifiés par la Chambre des représentants (voir doc. Chambre, n° 50-1915/7) où le texte relatif aux règlements complémentaires que les communes peuvent arrêter, a été adapté. Le fait que l'article 2 dispose que les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune, et non uniquement pour ce qui concerne la voirie communale et provinciale, peut receler un problème de compétence. Le sénateur propose de soumettre ce problème à la conférence interministérielle des communications et de demander également, à ce sujet, un avis complémentaire du Conseil d'État. Si la clarté n'est pas faite au sujet de ce problème de compétence, le risque existe en effet qu'une personne qui se voit infliger une amende sur la base d'un tel règlement soulève ce problème devant le juge, suite à quoi le juge doit poser une question préjudicielle à la Cour d'arbitrage. Si celle-ci décide ensuite qu'il y a eu effectivement excès de compétences, la loi ne pourra plus, *de facto*, être appliquée.

Outre ces observations juridiques, M. Caluwé avance encore quelques réflexions d'ordre politique.

Wat de grond van de zaak betreft, is hij het volkomen eens met de minister. Het aantal door het NIS geregistreerde doden bedroeg 1 470; er waren 9 847 zwaargewonden en 58 114 lichtgewonden. Deze cijfers zijn dan nog onderschat ten opzichte van de reële cijfers. Dit bleek onder andere door een sterkteproef bij de Antwerpse politie die aantoonde dat de cijfers van het NIS te laag waren. Ons dodenaantal van 15 per 100 inwoners is hoger dan in Nederland (7 per 100 inwoners). Er valt dus nog heel wat weg af te leggen, want zelfs 7 doden per 100 inwoners per jaar is nog te veel.

De spreker herinnert eraan dat de regering die aantrad in 1988 (met de heer J.-L. Dehaene als verkeersminister) allerlei nieuwigheden heeft ingevoerd: de zone 30, fietsvriendelijke maatregelen, een verbetering van de verkeerswet door het verminderen van het toegelaten alcoholgehalte in het bloed tot 0,5 promille, de versnelde intrekking van het rijbewijs. Het statuut der onbemande camera's werd wettelijk geregeld ondanks een paar tribulaties in de Senaat.

De huidige regering heeft er niet veel van terechtgebracht, ondanks veel show, Staten-Generaal en ronkende verklaringen. Zelfs de meest evidente maatregelen blijven uit. Ter verontschuldiging van de minister kan worden aangevoerd dat ze rekening moet houden met bepaalde gevoeligheden die in het Waalse landsgedeelte heel anders liggen dan in Vlaanderen. Met 55% van de bevolking, bedraagt het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen toch 66%. Bovendien is er sinds 1995 zelfs een verslechtering van de cijfers in Vlaanderen opgetreden.

Volgens de heer Caluwé is de enige echte oplossing de regionalisering van het verkeersreglement. Het gewest is de belangrijkste wegbeheerder en dus ook het meest aangewezen niveau om het verkeersreglement aan te passen. Bovendien oefent het gewest de voogdij uit over de provincies en de gemeenten, die de andere wegen beheren. Door de regionalisering van het verkeersreglement zou de impact van het gewest op de veiligheid op de weg zeker vergroten. Daarenboven kan elk gewest rekening houden met de eigenheid van het gewest op andere gebieden: zo zijn er mentaliteitsverschillen inzake verkeersveiligheid, wellicht te wijten aan een grotere verstedelijking.

Weliswaar moet er aandacht geschonken worden aan het gedrag van de automobilist (gebruik van GSM achter het stuur, verstrooidheid, ...), maar ook de infrastructuur heeft een grote impact op de veiligheid. Zo is in Nederland de aanpassing van de infrastructuur het hoofdaspect van de verkeerspolitiek.

De tegenstanders van de regionalisering van het verkeersreglement zullen opwerpen dat een divergente reglementering verwarring zal scheppen, bijvoorbeeld in het geval van uiteenlopende maxi-

Sur le fond de la question, il est tout à fait d'accord avec le ministre. Le nombre de morts enregistrés par l'INS était de 1 470; il y avait 9 847 blessés graves et 58 114 blessés légers. Ces chiffres ont d'ailleurs été sous-évalués par rapport aux chiffres réels. C'est ce qui est apparu notamment d'un sondage auprès de la police anversoise, qui a démontré que les chiffres de l'INS étaient trop peu élevés. Le nombre des morts, qui est de 15 par 100 habitants dans notre pays, est supérieur à celui des Pays-Bas (7 par 100 habitants). Il reste donc bien du chemin à faire, car même le chiffre de 7 morts par 100 habitants et par an est trop élevé.

L'orateur rappelle que le gouvernement qui est entré en fonctions en 1988 (avec M. J.-L. Dehaene comme ministre des Communications) a introduit toute une série de nouveautés: la zone 30, des mesures en faveur des cyclistes, une amélioration du Code de la route en réduisant à 0,5 pour mille le taux d'alcool autorisé dans le sang, le retrait accéléré du permis de conduire. Le statut des caméras automatiques a été réglé par la loi, et ce nonobstant quelques tribulations au Sénat.

Le gouvernement actuel n'a pas réalisé grand chose, et ce malgré un grand spectacle, des États généraux et des déclarations ronflantes. Même les mesures les plus évidentes se font attendre. On peut invoquer comme excuse pour la ministre qu'elle doit tenir compte de certaines sensibilités, qui sont tout à fait différentes dans la partie wallonne du pays et en Flandre. Avec 55% de la population, le nombre de victimes de la route s'élève malgré tout à 66% en Flandre. En outre, en Flandre il y a même eu une aggravation des chiffres depuis 1995.

Selon M. Caluwé, la seule solution véritable est la régionalisation du Code de la route. La région est le gestionnaire principal des routes et elle est donc le niveau le plus indiqué pour adapter le Code de la route. En outre, la région exerce la tutelle des provinces et des communes qui gèrent les autres routes. À la suite de la régionalisation du Code de la route, l'impact de la région sur la sécurité routière ne pourra certainement que croître. En outre, chaque région peut tenir compte de ses caractéristiques dans d'autres domaines: il existe ainsi des différences de mentalité en matière de sécurité routière qui sont peut-être imputables à une urbanisation plus poussée.

Il est vrai que l'attention doit porter sur le comportement de l'automobiliste (utilisation du GSM au volant, distraction, ...), mais l'infrastructure aussi a un impact considérable sur la sécurité. C'est ainsi qu'aux Pays-Bas l'adaptation de l'infrastructure constitue l'aspect principal de la politique en matière de circulation routière.

Les adversaires de la régionalisation du Code de la route objecteront qu'une réglementation divergente sera source de confusion, par exemple dans le cas de vitesses maximales divergentes. Or, ce problème n'est

mumsnelheden. Welnu, dit is geen onontkoombaar probleem. Nu reeds bestaan zulke situaties al dagdagelijks. Iedereen die rijdt op wegen met verschillende wegbeheerders, wordt reeds geconfronteerd met verschillende maxima. Daarenboven is België een klein land en de andere maxima in onze buurlanden stellen geen enkel probleem. In Nederland is 80 km/uur de vaste regel op secundaire wegen, zonder dat dit enig probleem stelt.

Dit wetsontwerp heeft de ambitieuze doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers met 50% te verminderen, maar de toekomstige effecten zijn wellicht onderschat. Onder de vorige legislatuur is het aantal slachtoffers reeds met 37,5% teruggedrongen en dit, in tegenstelling tot de huidige regering, zonder veel mediatisering. In feite moet de doelstelling 0 verkeersdoden zijn om echt innoverend te werken.

Een ander luik van het betoog van de heer Caluwé betreft de menselijke factor in het verkeer.

De menselijke factor is zeer belangrijk en leent zich tot federale acties, aangezien deze regering geen greep meer heeft noch op de technische maatregelen ter verbetering van de voertuigen (de Europese regelgeving), noch op de infrastructuur (gewestmaterie).

De grotere autonomie van de gemeenten kan hier soelaas bieden. Los van de grondwettelijke bezwaren die de Raad van State uitte ten aanzien van de regels betreffende de gemeenten, die strijdig zouden zijn met de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten qua toezicht en organieke wetten op de werking van de gemeenten, is hier een grote rol weggelegd voor de federale overheid.

De heer Caluwé treedt dan ook de maatregelen bij tot bijscholing van de nieuwe bestuurders, om ze te leren « defensief » te rijden, dat wil zeggen gewapend tegen hun eigen agressie. De indeling in categorieën van de overtredingen naargelang hun zwaarwichtigheid en de hogere maximumstraffen dragen eveneens zijn goedkeuring weg, net zoals het gemakkelijker aan de ketting leggen van de wagens van overtreeders.

Daarentegen geeft hij een onvoldoende aan diverse andere maatregelen.

Wat de rijopleiding betreft, is het ontwerp op gebied van bijscholing zeer vaag. Daarenboven is de kostprijs van de rijopleiding te hoog. Spreker pleit ervoor deze te verminderen, zodat er ruimte komt voor bijkomende opleidingen.

Ook de kostprijs van de verzekeringspremies is voor jonge bestuurders catastrofaal hoog, wat sommigen ervan weerhoudt tijdig rijlessen te volgen

pas inéluçtable. Pareilles situations se présentent pour ainsi dire quotidiennement à l'heure actuelle. Tous ceux qui circulent sur des routes ayant des gestionnaires routiers différents se trouvent d'ores et déjà confrontés à des vitesses maximales différentes. En outre, la Belgique est un petit pays et les autres maxima dans les pays voisins ne suscitent aucun problème. Aux Pays-Bas, les 80 km/heure sont la règle constante sur les routes secondaires, sans que cela ne pose le moindre problème.

Le présent projet de loi a l'objectif ambitieux de réduire de 50% le nombre des victimes de la route, mais les effets futurs en peuvent avoir été sous-évalués. Sous la législature précédente, le nombre de victimes a déjà été réduit de 37,5% sans beaucoup de médiatisation et ce, contrairement à ce qui se passe sous le gouvernement actuel. En fait, l'objectif devrait être de 0 mort sur la route pour qu'il y ait une véritable innovation.

Un autre volet de l'exposé de M. Caluwé concerne le facteur humain dans la circulation.

Le facteur humain est très important et se prête à des actions fédérales, puisque le présent gouvernement n'a plus aucune emprise, ni sur les mesures techniques en vue de l'amélioration des véhicules (la réglementation européenne), ni sur l'infrastructure (matière régionale).

L'autonomie plus grande des communes peut s'avérer utile sur ce point. Indépendamment des objections d'ordre constitutionnel invoquées par le Conseil d'État à propos des règles relatives aux communes, qui seraient contraires à la répartition de compétences entre l'autorité fédérale et les régions au point de vue de la tutelle et des lois organiques du fonctionnement des communes, un grand rôle est réservé dans ce domaine à l'autorité fédérale.

M. Caluwé se rallie dès lors aux mesures de recyclage des nouveaux conducteurs, afin de leur enseigner à conduire de manière « défensive », c'est-à-dire en les armant contre leur propre agressivité. La répartition en catégories des infractions en fonction de leur gravité et les peines maximales plus élevées emportent également son approbation, tout comme l'immobilisation plus aisée des voitures des auteurs d'infractions.

Par contre, il juge plusieurs autres mesures insuffisantes.

En ce qui concerne la formation à la conduite, le projet reste très vague sur le plan du recyclage. En outre, le coût de la formation à la conduite est trop élevé. L'orateur plaide afin de réduire ce coût, de manière à créer la possibilité de formations supplémentaires.

De même, le coût des primes d'assurance est une véritable catastrophe pour les jeunes conducteurs, ce qui retient certains d'entre eux de suivre en temps

omdat ze zich in die omstandigheden er geen kunnen permitteren.

Vervolgens is er de vraag naar een echt vervolgingsbeleid. Het volstaat immers niet veel maatregelen uit te vaardigen, als ze niet afgedwongen worden. Dit vervolgingsbeleid vereist uiteraard in een eerste stadium een effectief verkeerstoezicht en een reële pakkans.

Het politietoezicht is beperkt tot autosnelwegen. Op de secundaire wegen is de controle praktisch onbestaande. De pakkans is derhalve zeer aleatoir, hetgeen als zeer onbillijk overkomt. Daarom moet de federale politie ook op secundaire wegen controleren. Om tot een coherent beleid qua verkeersveiligheid te komen, zou de minister van Mobiliteit ook en mede beslissingsbevoegdheid moeten hebben bij de inzet van de verkeerspolitie.

Wat betreft het fonds voor de boetes, beweert de minister dat dit fonds een incentive voor de lokale politie is om meer plaatselijke inkomsten te bezorgen aan de gemeenten van hun zone. Spreker twijfelt eraan dat de opbrengst van het boetefonds even groot zal zijn met de inspanningen die de lokale politiecorpsen zich getroosten. Eens de vaststelling gedaan, komt het dossier immers in handen van het gerecht waar het gebrek aan middelen nog altijd troef is.

Het pseudo-administratief systeem dat de minister opzet zal alleen de bureaucratie nog versterken. De heer Caluwé pleit voor een soepel afhandelingsysteem zoals in Nederland, dat geldt voor het equivalent van de ontworpen eerste en tweede categorieën boetes.

Ook de heer Monfils wenst enkele juridische opmerkingen te maken. Hij wijst er vooreerst op dat het voorliggende ontwerp in grote mate een strafwet is. Op de 45 artikelen zijn er slechts 4 die geen strafbepaling bevatten. Hij meent dat voor dergelijk ontwerp dan ook het advies van de Senaatscommissie voor de Justitie zou moeten worden ingewonnen, zeker omdat het ontwerp artikelen in het Strafwetboek voegt en er wijzigt in het Wetboek van Strafvordering. Over dit laatste heeft de Raad van State in haar advies trouwens enkele opmerkingen gemaakt.

De senator meent echter dat er vooral problemen rijzen bij de artikelen 34 en 35 van het ontwerp, waarbij respectievelijk een artikel 419*bis* en een artikel 420*bis* in het Strafwetboek worden gevoegd. In de eerste plaats stelt hij zich ernstig vragen bij de gehanteerde werkwijze: de betrokken artikelen maakten geen deel uit van het voorontwerp zoals voorgelegd aan het advies van de Raad van State, maar werden pas later ingevoegd zodat de Raad er zich niet over heeft kunnen uitspreken.

utile des cours de conduite, étant donné qu'ils ne peuvent pas se le permettre dans de telles conditions.

Il se pose également la question relative à une véritable politique de poursuite. Il ne suffit pas, en effet, d'édicter une pléthore de mesures si celles-ci ne sont pas appliquées de manière contraignante. Cette politique de poursuite requiert évidemment, à un premier stade, un contrôle effectif de la circulation routière et un risque réel d'être sanctionné.

Le contrôle policier est limité aux autoroutes. Sur les routes secondaires, le contrôle est pratiquement inexistant. Le risque d'être sanctionné est donc tout à fait aléatoire, ce qui apparaît comme hautement inéquitable. C'est pourquoi la police fédérale doit effectuer des contrôles sur les routes secondaires également. Afin d'en arriver à une politique cohérente en matière de sécurité routière, la ministre de la Mobilité devrait être associée au pouvoir de décision quant à l'affectation de la police de la circulation.

En ce qui concerne le Fonds des amendes, la ministre allègue que ce fonds constitue un stimulant pour la politique locale afin de procurer des revenus locaux plus élevés aux communes de leur zone. L'orateur doute que le produit du fonds des amendes soit proportionnellement aussi élevé que les efforts dont les corps de police locaux font preuve. Une fois le constat fait, le dossier arrive en effet entre les mains de la Justice, où le manque de moyens reste toujours de règle.

Le système pseudo-administratif mis en place par la ministre ne fera que renforcer encore la bureaucratie. M. Caluwé plaide en faveur d'un système de traitement souple, tel qu'il existe aux Pays-Bas et qui vaudrait pour l'équivalent des 1^e et 2^e catégories d'amendes en projet.

M. Monfils tient, lui aussi, à faire quelques observations d'ordre juridique. Il note d'abord que le projet à l'examen constitue dans une large mesure une loi pénale. Sur les 45 articles, il n'y en a que 4 qui ne contiennent pas de disposition pénale. Il est d'avis que, pour pareil projet, il conviendrait de recueillir également l'avis de la commission de la Justice du Sénat, ce d'autant plus que le projet insère des articles dans le Code pénal et modifie des articles du Code d'instruction criminelle. Le Conseil d'État a d'ailleurs émis quelques observations à ce sujet dans son avis.

Le sénateur estime toutefois qu'il se pose surtout des problèmes à propos des articles 34 et 35 du projet, insérant respectivement un article 419*bis* et un article 420*bis* dans le Code pénal. En premier lieu, il met sérieusement en question le procédé suivi: les articles concernés ne faisaient pas partie de l'avant-projet soumis au Conseil d'État; ils ne furent insérés que par la suite, de sorte que le Conseil n'a pas pu se prononcer à leur sujet.

Belangrijker is het fundamentele probleem van de redactie van de voorgestelde nieuwe artikelen. De bestaande artikelen 419 en 420 van het Strafwetboek, die handelen over onopzettelijk doden en onopzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel, worden vaak ingeroepen in vonnissen inzake verkeer. Volgens de vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie stemt het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, waarvan sprake is in de artikelen 419 en 420, overeen met de nalatigheid en onvoorzichtigheid van de artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek. Dit omvat alle vormen van fout, ook kleine. Het komt aan de rechter toe soeverein te oordelen of de gestelde handelingen een fout in de zin van een gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid inhouden. De artikelen 418 en 420 van het Strafwetboek kunnen dus zeer ruim worden geïnterpreteerd en uiteraard in meer situaties toepasbaar zijn dan verkeerssituaties. Vanaf het ogenblik dat er een fout kan worden vastgesteld bij het plegen van een onopzettelijke doding of van het onopzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel, kan de rechter deze bepalingen inroepen zelfs indien er geen inbreuk op de verkeersreglementering aan te pas komt. Behalve om de straffen te verhogen wanneer de inbreuk heeft plaatsgevonden in het kader van een verkeerssituatie, ziet de senator geen enkele reden om de twee voorgestelde artikelen in het Strafwetboek te voegen en de tekst van twee artikelen van het Wetboek van Strafvordering te wijzigen. Doordat het specifiek over weggebruikers handelt is het voorgestelde artikel 419*bis* in een veel beperkter aantal situaties toepasbaar dan artikel 419 van het Strafwetboek. De senator meent dat het voorgestelde artikel 419*bis* een soort van onrechtstreekse verantwoordelijkheid kan inhouden. Indien dit niet het geval zou zijn, ziet hij niet in waarom deze nieuwe artikelen moeten worden ingevoegd. Hij geeft er de voorkeur aan de bestaande mogelijkheden niet te wijzigen.

Volgens de heer Monfils is de verhoging van de strafmaat buiten proportie.

De spreker stelt vast dat de nieuwe teksten niet alleen de automobilisten treffen maar eenieder in het verkeer, ook de zwakke weggebruiker die een fout in het verkeer begaat in de zin van de artikelen 419*bis* en 420*bis*. Bovendien komt men tot de vreemde vaststelling dat wie onopzettelijk een persoon verwondt met een vuurwapen, minder gestraft wordt dan wie onopzettelijk een persoon verwondt in het verkeer. Zo ook kan iemand die met voorbedachte rade slagen en verwondingen toebrengt, niet strenger gestraft worden dan iemand die, onopzettelijk, een inbreuk in de zin van het nieuwe artikel 420*bis*, pleegt.

De mogelijkheid bestaat steeds dat de zeer hoge strafmaxima ook effectief zullen worden toegepast door de repressief ingestelde rechter.

Plus important est le problème fondamental de la rédaction des articles nouveaux en projet. Les articles 419 et 420 du Code pénal qui traitent de l'homicide et des lésions corporelles involontaires sont souvent invoqués dans des jugements en matière de circulation routière. Selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, le défaut de prévoyance ou de précaution visé aux articles 419 et 420 correspond à la négligence et à l'imprudence mentionnées aux articles 1382 et suivants du Code civil. Cela porte sur toutes les formes de faute, même petites. Il appartient au juge de statuer souverainement quant à savoir si les actes perpétrés impliquent une faute au sens d'un défaut de prévoyance ou de précaution. Les articles 418 et 420 du Code pénal peuvent donc faire l'objet d'une interprétation fort large et sont évidemment applicables également dans des situations autres que celles concernant la circulation routière. Du moment où une faute peut être constatée quand un homicide est commis ou que des lésions corporelles involontaires sont infligées, le juge peut invoquer ces dispositions, même en l'absence d'infraction au Code de la route. Sauf pour augmenter des peines lorsque l'infraction a été commise dans le cadre d'une situation routière, le sénateur n'aperçoit aucune raison pour insérer dans le Code pénal les deux articles en projet et de modifier le texte de deux articles du Code d'instruction criminelle. En ce qu'il traite spécifiquement des usagers de la route, l'article 419*bis* en projet est applicable dans un nombre de situations beaucoup plus restreint que l'article 419*bis* du Code pénal. Le sénateur estime que l'article 419*bis* en projet peut impliquer une forme de responsabilité indirecte. Si tel n'est pas le cas, il n'aperçoit pas le motif de l'insertion de ces articles nouveaux. Il préfère ne pas modifier les possibilités existantes.

Selon M. Monfils, le relèvement du taux de la peine est hors de proportion.

L'orateur constate que les nouveaux textes visent non seulement les automobilistes, mais aussi toute personne se trouvant dans la circulation, y compris l'usager de la route vulnérable qui commet une faute dans la circulation au sens des articles 419*bis* et 420*bis*. En outre, l'on en arrive à la constatation étrange que celui qui blesse involontairement une personne avec une arme à feu se voit infliger une peine inférieure à celle infligée à celui qui blesse involontairement une personne dans la circulation. De même, celui qui inflige avec préméditation des coups et blessures ne peut pas être puni plus sévèrement que la personne qui, involontairement, commet une infraction au sens de l'article 420*bis*, nouveau.

La possibilité existe toujours qu'un juge prédisposé à la répression appliquera effectivement les taux maxima très élevés de la peine.

Om het vraagstuk van de hiërarchie van de straffen toe te lichten, vergelijkt de spreker de straffen die staan op, enerzijds, het rijden aan te hoge snelheid op de autosnelweg, en, anderzijds, kinderverwaarlozing. Niet het aantal overtredingen, doch de aard van het misdrijf moet bepalend zijn om de strafmaat te bepalen.

De heer Monfils stelt vast dat het ook een nieuwigheid in het Strafwetboek betreft dat de verplicht toe te passen minimumstraf geen mogelijkheden van opschorting of uitstel biedt.

De heer Monfils vervolgt met de problematiek van de weekendongevallen en meent dat terzake nog geen maatregelen werden genomen. Er moet nagedacht worden over de impact van het vermogen van de motorvoertuigen. Zo zou overwogen kunnen worden dat kort na het verwerven van een bepaald type rijbewijs, voor de bestuurder beperkingen zouden staan op het vermogen van het rijtuig. Ook moet er meer aandacht zijn voor de vorming van de bestuurder.

Inzake de indeling van de misdrijven in drie categorieën — misdrijven van eerste, tweede en derde graad —, drukt de spreker de wens uit dat de indeling duidelijk zou zijn, met beperkte beoordelingsmarges voor de verbalisant.

Ten slotte moet ook onderzocht worden hoe efficiëntere controles kunnen gehouden worden om te detecteren of bestuurders al dan niet onder invloed zijn van drugs.

De heer Monfils komt tot de bevinding dat bijna 70% van de overlijdens bij verkeersongevallen in Vlaanderen te situeren zijn. Geografische, sociale en stedenbouwkundige factoren oefenen een onloochenbare invloed uit op het aantal verkeersongevallen. Een en ander legt uit waarom de Vlamingen de eersten waren om zich uit te spreken voor een betere verkeersveiligheid. Een regionalisering van het verkeersreglement lijkt hem echter geen goed idee want dat reglement maakt het nu reeds mogelijk specifieke gewestelijke beleidskeuzen uit te stippelen en zulks met name wat de strafvervolgning van de overtredingen of de camera's betreft.

De heer Caluwé merkt op dat de aanpak ook tussen Vlaanderen en Nederland verschilt.

De heer Monfils vestigt de aandacht op het belang van een veilige wegeninfrastructuur.

Hij heeft in de kranten gelezen dat de politierechters klagen dat zij niet werden gehoord met betrekking tot de wijziging van de in het wetsontwerp vervatte strafbepalingen. Er werd niet geluisterd naar de opmerkingen van de Raad van State over de artikelen 34 en 35 die de politie en de rechter nog altijd een buitengewone beoordelingsbevoegdheid ten aanzien van het gemeen strafrecht toekennen.

Afin de mettre en lumière le problème de la hiérarchie des peines, l'orateur procède à une comparaison des peines frappant, d'une part, la conduite sur autoroute à une vitesse excessive et, d'autre part, la négligence des enfants. Ce n'est pas le nombre, mais la nature des infractions qui doit être déterminante pour fixer le taux de la peine.

M. Monfils constate que le fait que la peine minimum à infliger obligatoirement ne soit assortie d'aucune faculté de suspension ou de sursis, constitue également une nouveauté dans le Code pénal.

M. Monfils poursuit en évoquant la problématique des accidents du week-end et il estime qu'aucune mesure n'a encore été prise à ce sujet. Il faut, à cet égard, prendre en considération l'impact de la puissance des véhicules à moteur. L'on pourrait envisager ainsi d'imposer pour le conducteur des limitations à la puissance du véhicule peu de temps après l'obtention d'un type déterminé de permis de conduire. Il s'agit également d'être plus attentif à la formation du conducteur.

Quant à la classification des infractions en trois catégories — délits de premier, de deuxième et de troisième degré — l'orateur forme le vœu que la classification soit claire, en ne laissant que des marges d'appréciation restreintes au verbalisant.

Enfin, il convient d'examiner comment des contrôles efficaces peuvent être organisés afin de détecter si des conducteurs se trouvent, le cas échéant, sous l'influence de stupéfiants.

M. Monfils constate que presque 70% des décès sur la route se produisent en Flandre. Des éléments géographiques, sociaux et d'urbanisme exercent une influence indéniable sur le nombre d'accidents de la route. Cela explique pourquoi les Flamands se sont exprimés les premiers en faveur d'une meilleure sécurité routière. Néanmoins, il n'est pas opportun de régionaliser le Code de la route, car celui-ci permet déjà de mener des politiques régionales spécifiques, notamment en ce qui concerne la poursuite des infractions ou les radars.

M. Caluwé observe que l'approche adoptée est également différente en Flandre et aux Pays-Bas.

M. Monfils attire l'attention sur l'importance d'une infrastructure routière sûre.

Il lit dans la presse que les juges de police se plaignent de n'avoir pas été entendus à propos de la modification des dispositions pénales contenue dans le projet de loi. Les remarques du Conseil d'État à propos des articles 34 et 35 n'ont pas été entendues; ceux-ci continuent d'offrir aux forces de police et au juge un pouvoir d'appréciation extraordinaire par rapport au droit pénal commun.

In plaats van op lineaire wijze de snelheid van de voertuigen te beperken of de kracht van de motoren in te tomen zou het wellicht aanbeveling verdienen dat de nieuwe chauffeurs gedurende een bepaalde periode slechts voertuigen zouden mogen gebruiken waarvan de motor een beperkte cilinderinhoud heeft.

Ter afronding vraagt de heer Monfils of de politiemachten zullen worden uitgerust met toestellen die de overtreders de mogelijkheid bieden op de plaats van de vaststelling van de overtreding met een kredietkaart hun schuld te betalen.

De minister antwoordt dat de uitrusting van de politiemachten een aangelegenheid is die onder de bevoegdheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken ressorteert.

Volgens de heer Poty kadert het aan de orde zijnde ontwerp in het geheel van het debat over de verkeersveiligheid en de strijd tegen het bloedbad dat door de verkeersongevallen op onze wegen wordt aangericht.

Men mag niet vergeten dat het geheel van de maatregelen ook op de infrastructuur slaat. De gewesten moeten betrokken worden bij de uitwerking van dat geheel, ongeacht of het om het omhakken van «slecht geplaatste» bomen dan wel om het rechte trekken van gevaarlijke bochten gaat.

In verband met de repressieve inhoud van het ontwerp herinnert hij zich dat hij, toen hij nog in het onderwijs stond, de reputatie had streng maar rechtvaardig te zijn. Hij wenst dat de automobilisten dezelfde beoordeling van de door de minister aanbevolen maatregelen zouden hebben. Er moet altijd een sanctie bestaan.

Spreker bewijfelt de gestrengheid van die maatregelen. Dergelijke maatregelen bestaan reeds, hoe drastisch zij ook mogen zijn. Hij beklagt zich evenwel over het feit dat die bestaande maatregelen niet reeds worden toegepast. Waarom dan een nieuwe tekst maken waarvan kan worden gevreesd dat ook die in ruime mate dode letter zou blijven?

De politie moet opnieuw vrees inboezemen. Het huidige systeem werkt niet. Om zich daar rekenschap van te geven hoeft men slechts te kijken naar wat zich op de kleine ringen van Brussel en Charleroi afspeelt. Daar worden geregeld met veel misbaar snelheidscontroles aangekondigd waarvan iedereen weet dat zij nep zijn. De aankondigingen op de radio van aan de gang zijnde controles hebben geen zin. Als men maatregelen neemt, dient men 100% logisch te zijn.

Al degenen die in de Verenigde Staten met de auto op reis geweest zijn, weten wat zoiets wil zeggen: bij overschrijding van de norm moet de wagen waarmee de overtreding werd begaan, aan de kant gaan staan.

De heer Happart stelt dat hij uiteraard voor verkeersveiligheid en tegen verkeersongevallen is, maar heeft problemen met de wijze waarop deze doelstel-

Plutôt que de limiter de manière linéaire la vitesse des voitures ou de brider la puissance de leurs moteurs, il conviendrait peut-être d'autoriser les nouveaux conducteurs à ne conduire que des voitures de cylindrée limitée pendant une période déterminée.

Enfin, M. Monfils demande si les forces de police seront équipées d'appareils permettant aux contrevenants de payer leur dette avec une carte de crédit sur les lieux de la constatation d'une infraction.

La ministre répond que l'équipement des forces de police est une matière relevant de la compétence du ministre de l'Intérieur.

Selon M. Poty, ce projet cadre avec l'ensemble du débat qui concerne la sécurité routière et la lutte contre l'hécatombe provoquée par les accidents de la route.

Il est nécessaire de rappeler que cet ensemble de mesures concerne aussi l'infrastructure. Les régions doivent être impliquées dans l'élaboration de cet ensemble, qu'il s'agisse de couper les arbres mal placés ou de rectifier les courbes mal dessinées.

Quant à la teneur répressive du projet, il se rappelle son passé de professeur. Il avait la réputation d'être sévère mais juste. Il souhaite que les automobilistes aient la même appréciation des mesures proposées par la ministre. Une sanction doit toujours exister.

Quant à la sévérité de ces mesures, il a des doutes. Pareilles mesures existent déjà maintenant, fussent-elles draconiennes. Mais il se plaint du fait que ces mesures actuelles ne sont pas déjà appliquées. Pourquoi alors faire un nouveau texte, qui risque également de rester lettre morte, dans une large mesure?

Il faut réactiver la peur du gendarme. Le système actuel est inopérant. Il suffit pour s'en rendre compte de regarder ce qui se passe sur les petites ceintures de Bruxelles et de Charleroi. Des contrôles de vitesse sont annoncés régulièrement avec beaucoup de fracas mais tout le monde sait qu'ils n'existent pas. Les annonces de contrôles en cours à la radio sont insensées. Quand on prend des mesures, il faut être logique à 100%.

Tous ceux qui ont circulé aux États-Unis savent ce que cela veut dire: la voiture en contravention est mise à l'arrêt en cas de dépassement de la norme.

M. Happart déclare être évidemment partisan de la sécurité routière et adversaire des accidents de la route, mais pour lui la manière dont ces objectifs sont

lingen in praktijk worden gebracht. Spreker betreurt vooral dat er heel wat verplichtingen worden opgelegd aan diegenen die zich beroepshalve veel op de weg bevinden, zonder een antwoord te geven aan de echte problemen inzake verkeersveiligheid, namelijk de weekend-ongevallen en de ongevallen in de omgeving van scholen en in de bebouwde kommen.

Dit wetsontwerp vertrekt vanuit de stelling dat snelheid als volksvijand nummer 1 moet gezien worden en waar alcohol en druggebruik op nummer twee staan, met daarnaast het verbod van het GSM-gebruik tijdens het besturen van een voertuig en eventueel ook het roken aan het stuur.

De statistieken over de zware en dodelijke ongevallen leren ons dat er twee zwarte vlekken zijn: het gewone verkeer wanneer er vrachtwagens of autobussen bij betrokken zijn en het weekend-verkeer wanneer er, per definitie, personen met weinig rijervaring op de weg zijn, die daarenboven vooral 's nachts en onder invloed van alcohol of drugs rijden. Deze twee omstandigheden creëren de echte gevaren voor de verkeersveiligheid.

Dit wetsontwerp pakt deze zwarte vlekken niet aan, maar bestraft diegenen die zich beroepshalve, van maandag tot vrijdag, op de weg bevinden en die weinig of helemaal niet de oorzaak van zware en dodelijke verkeersongevallen zijn.

Daarnaast is er het probleem van het schoolvervoer: tot 80% van de kinderen wordt per auto naar school gebracht, zelfs als er gratis bussen zijn. Hierdoor zijn onze nu al overvolle wegen nog meer verzadigd en worden de risico's op ongevallen groter. Het wetsontwerp pakt dit probleem niet aan.

Spreker vraagt zich af of het niet mogelijk is een intelligente reglementering voor de autosnelwegen op te stellen die rekening houdt met de klimatologische omstandigheden, de uren van de dag, de densiteit van het verkeer en andere parameters.

Een mogelijk voorbeeld van een dergelijke intelligente reglementering is een inhaalverbod voor vrachtwagens op snelwegen met slechts 2 rijstroken (eventueel op bepaalde punten een derde rijstrook te voorzien om snellere vrachtwagens toe te laten in te halen). Een ander voorbeeld zijn de bebouwde kom en in het bijzonder de schoolomgeving, waarbij een verbod zou kunnen opgelegd worden om vlak voor de school te parkeren.

Kortom, niet de snelheid moet bestreden worden, wel een betere doorstroming van het verkeer mogelijk gemaakt. Zo is in Luxemburg de maximumsnelheid op autowegen tot 130 km/u opgetrokken, zonder dat dit aanleiding geeft tot meer ongevallen.

Spreker rijdt jaarlijks 80 000 tot 100 000 km. Zijn ervaring leert hem dat de beoogde resultaten met dit ontwerp niet zullen bereikt worden. Het verkeer zal

réalisés fait problème. L'orateur déplore surtout que bon nombre d'obligations sont imposées à ceux qui se trouvent souvent sur la route pour des raisons professionnelles, sans que l'on rencontre les véritables problèmes en matière de sécurité routière, à savoir les accidents du week-end et les accidents aux abords des écoles et dans les agglomérations.

Le présent projet de loi part de la thèse selon laquelle la vitesse doit être vue comme l'ennemi public numéro 1, l'alcool et l'usage de stupéfiants occupant la deuxième place, ainsi que l'interdiction d'utiliser le GSM en conduisant un véhicule et, éventuellement, le fait de fumer au volant.

Les statistiques portant sur les accidents graves et mortels nous apprennent qu'il subsiste deux points noirs: le trafic normal, quand des camions ou des autobus y sont impliqués et le trafic du week-end lorsque, par définition, les personnes avec peu d'expérience de conduite sont sur la route, et qui roulent en outre surtout la nuit, sous influence d'alcool ou de drogues. Ces deux circonstances créent les véritables dangers pour la sécurité routière.

Le présent projet de loi n'aborde pas ces zones d'ombre, mais punit ceux qui se trouvent sur la route pour leur métier, du lundi au vendredi, et qui ne sont que peu ou pas du tout à la source des graves accidents mortels qui surviennent sur la route.

En outre, il faut également soulever le problème du transport scolaire: jusqu'à 80% des enfants se rendent à l'école en voiture, même lorsque des bus gratuits sont mis à disposition. De ce fait, nos routes déjà surencombrées sont encore plus saturées, ce qui ne fait qu'augmenter le risque d'accidents. Le projet de loi n'aborde pas ce problème non plus.

L'orateur se demande s'il ne serait pas possible de mettre sur pied une réglementation intelligente pour les autoroutes qui tiendrait compte des conditions météorologiques, des heures du jour, de la densité du trafic et d'autres paramètres.

Un exemple possible d'une telle réglementation intelligente est une interdiction de dépasser pour les camions sur les autoroutes ne comptant que 2 bandes (éventuellement prévoir une troisième bande à certains endroits pour permettre aux camions rapides de dépasser). Un autre exemple sont les agglomérations urbaines et, en particulier, les environs des écoles, où on pourrait imposer une interdiction de garer juste devant l'école.

En bref, ne pas tant combattre la vitesse, mais bien favoriser une meilleure fluidité du trafic. Ainsi, la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes du Luxembourg a été augmentée à 130 km/h, sans que cela ne provoque plus d'accidents.

L'orateur roule chaque année entre 80 000 et 100 000 km. Son expérience lui a appris que les résultats visés par le présent projet ne seront pas atteints.

alleen vertraagd en het wegennet oververzadigd worden.

Ook de heer D'Hooghe meent dat dit wetsontwerp een aantal belangrijke problemen niet oplost.

Spreeker herinnert de minister aan de belofte gedaan bij het begin van deze legislatuur om de wet over het rijbewijs met punten uit te voeren. Dit is nog steeds niet gebeurd, terwijl de regering nu een totaal ander wetsontwerp voorstelt. Waarom wil de minister de bestaande wet niet uitvoeren? Waarom niet meer middelen beschikbaar maken voor controle van de bestaande reglementering? Dit zou de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. Het is niet door hogere boetes te voorzien en enkele procedures te wijzigen dat het gedrag van de weggebruikers zal veranderen.

De memorie van toelichting bij dit wetsontwerp stelt als doelstelling voorop 33% minder verkeersslachtoffers tegen 2006 en 50% minder verkeersslachtoffers tegen 2010. Op welke studie zijn deze cijfers gebaseerd? In welke mate zal dit ontwerp bijdragen tot het behalen van deze doelstelling? Een grotere pakkans, met behoud van de bestaande boetes, zou, volgens spreker, een voldoende stimulans zijn om het gedrag van de weggebruikers te wijzigen met het oog op een grotere verkeersveiligheid.

Spreeker merkt verder op dat ongeveer 15% van het wagenpark door leasingmaatschappijen wordt uitgbaat. De procedure voor de onmiddellijke inning van de boetes die in dit ontwerp is voorzien, zal voor deze wagens moeilijk uitvoerbaar zijn. Heeft de minister hiermee rekening gehouden? Indien de werkelijke overtreders in 15% van de gevallen niet kan vastgesteld worden, dan is het wetsontwerp immers een maat voor niets.

Ook al steunt de heer Dedecker alle pogingen om de verkeersveiligheid in ons land te verhogen, toch kan hij zich niet vinden in de heksenjacht op automobilisten die de laatste jaren is ontstaan. Terwijl het wagenpark goed is voor 9,652 miljard euro overheidsinkomsten, spendeert de overheid slechts 48 miljoen euro voor het onderhoud en nieuwe investeringen in de wegeninfrastructuur.

Dit wetsontwerp schiet op vele vlakken te kort. Het is niet zeker dat het ontwerp de veiligheid op de weg zal verhogen; eerder kan het ontwerp omschreven worden als het «pesten» van burgers om een falend mobiliteitsbeleid te verdoezelen.

Spreeker stipt aan dat er nu voor snelheidsovertredingen hogere boetes zullen gelden dan voor het stelen van een wagen. Er wordt in het mobiliteitsdebat steeds verwezen naar het buitenland. Zo zouden de Verenigde Staten een veel veiliger land zijn omwille van de snelheidslimiet van 50 mijl/u. De cijfers wijzen uit dat dit niet zo is: België telt 14,4 ver-

Le trafic sera uniquement ralenti et le réseau routier sera surchargé.

M. D'Hooghe estime également que ce projet de loi ne résout pas une série de problèmes importants.

L'orateur rappelle au ministre la promesse faite au début de l'actuelle législature de lancer la loi sur le permis à points. Ceci n'a pas encore été fait, mais le gouvernement propose maintenant un projet de loi totalement différent. Pourquoi le ministre ne souhaite-t-il pas mettre en œuvre la loi existante? Pourquoi ne pas mettre plus de moyens à disposition pour le contrôle de la réglementation existante? Ceci améliorerait la sécurité routière de manière significative. Ce n'est pas en appliquant des amendes plus élevées et en modifiant quelques procédures que l'on va changer le comportement des usagers de la route.

L'exposé des motifs du projet de loi fixe comme objectif une diminution de 33% du nombre de victimes sur les routes d'ici 2006 et 50% de victimes en moins d'ici 2010. Sur quelle étude ces chiffres sont-ils basés? Dans quelle mesure ce projet contribuera-t-il à la réalisation de ces objectifs? Un risque plus élevé d'être puni, avec le maintien des amendes existantes, serait, selon l'orateur, un stimulant suffisant pour modifier le comportement des utilisateurs de la route en vue d'une plus grande sécurité routière.

L'orateur remarque également qu'environ 15% du parc automobile est exploité par des sociétés de leasing. La procédure de perception immédiate des amendes qui est prévue dans ce projet sera difficilement applicable pour ces voitures. La ministre a-t-elle tenu compte de ce point? Si le contrevenant effectif ne peut pas être retrouvé dans 15% des cas, alors ce projet de loi est en effet une mesure inutile.

Bien que M. Dedecker soutienne toutes les tentatives d'amélioration de la sécurité routière dans notre pays, il ne se retrouve cependant pas dans la chasse aux sorcières sur les automobilistes qui est apparue ces dernières années. Tandis que le parc automobile représente 9,652 milliards d'euros de recettes publiques, les autorités dépensent à peine 48 millions d'euros pour l'entretien et les nouveaux investissements en matière d'infrastructures routières.

Ce projet de loi est en défaut sur de nombreux points. Il n'est pas certain qu'il augmente la sécurité sur la route; le projet peut plutôt être décrit comme un outil de «harcèlement» des citoyens pour dissimuler l'échec de la politique de mobilité.

L'orateur souligne que les amendes pour excès de vitesse seront désormais bien plus élevées que celles pour le vol d'une voiture. On parle très souvent de l'étranger dans les débats sur la mobilité. Ainsi, les États-Unis seraient un pays bien plus sûr du fait de la limitation de vitesse à 50 miles par heure. Les chiffres montrent qu'il n'en est rien: la Belgique compte

keersslachtoffers op 100 000 inwoners, terwijl dit 15,2 is voor de Verenigde Staten. Ook Nederland zou een veiliger land zijn, maar daar worden in de statistieken alleen de verkeersslachtoffers opgenomen die ter plaatse overlijden, terwijl in België ook diegenen die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden, in de statistieken voorkomen. De vergelijkingen gaan dus niet op, maar toch is het steeds de automobilist die met de vinger wordt gewezen.

Voor het gebruik van een GSM achter het stuur of het niet-dragen van de veiligheidsgordel zijn boetes van 275 tot 1 375 euro voorzien. Zo zal een gezin van 5 personen die zijn gordel niet draagt, tot 7 000 euro boete kunnen betalen, ofwel de prijs van een kleine gezinswagen op de tweedehandsmarkt. Een snelheidsovertreding van 20 km/u levert een boete van 275 tot 2 750 euro op. In Duitsland, een verkeersveiliger land dan België, bedraagt de boete voor dezelfde overtreding 35 euro; in Oostenrijk 36 euro en in Nederland 63 euro. Hogere verkeersboetes en straffen zijn dus niet rechtvaardig met grotere verkeersveiligheid.

Spreeker stelt dat de minister wellicht zal antwoorden dat de boete afhankelijk is van de beoordeling door de rechtbank, maar rechters kunnen al 170 jaar rekening houden met bezwarende of verzachtende omstandigheden. Het voorliggende ontwerp zet wel de poort open voor nog meer gerechtelijk misbruik. Er zijn nu al rechters die er prat op gaan dat ze de mensen jaarlijks 5 miljoen euro lichter maken.

Uit een eigen onderzoek, gevoerd bij drie gerechtsdeurwaarders, blijkt dat deze deurwaarders jaarlijks ongeveer 2 500 exploitoren voor niet-betaalde verkeers-overtredingen betekenen, hetgeen ongeveer 15 % van het totale werkvolume is. Voor een totaal van 516 gerechtsdeurwaarders die in België actief zijn, betekent dit dat aan 428 280 van onze medeburgers een exploitoot wegens het niet tijdig betalen van een verkeersboete betekend wordt en dat 77 deurwaarders voltijds werken voor de gerechtelijke achtervolging van de verkeerszondaars.

Voor de autosnelweg Brussel-Oostende, met een debiet van 36,5 miljoen voertuigen per jaar en met 50% bestuurders die te snel rijden ('s nachts zelfs 92%), betekenen de voorziene tarieven een boetepotentieel van 4,818 miljard euro voor de staatskas.

De heer Barbeaux stelt vast dat iedereen het blijkbaar eens is over de doelstelling van een grotere verkeersveiligheid, doch velen stellen zich vragen over de doelmatigheid van dit ontwerp.

Vooreerst verklaart de heer Barbeaux dat dit ontwerp enkele positieve maatregelen bevat, zoals de betere categorisering van de verkeers-overtredingen.

14,4 victims d'accidents de la route pour 100 000 habitants, alors que l'on en compte 15,2 aux États-Unis. Les Pays-Bas seraient également un pays bien plus sûr, mais ce pays tient uniquement compte dans ses statistiques des victimes de la route qui décèdent sur place, alors que la Belgique tient également compte dans ses statistiques de celles qui décèdent dans les 30 jours qui suivent l'accident. Et les comparaisons ne s'arrêtent pas là, mais c'est toujours l'automobiliste que l'on montre du doigt.

Pour l'utilisation d'un GSM au volant ou le fait de ne pas porter sa ceinture, on prévoit des amendes de 275 à 1 375 euros. Ainsi, une famille de 5 personnes qui ne porte pas la ceinture pourra payer jusqu'à 7 000 euros d'amende, soit le prix d'une petite voiture familiale sur le marché de l'occasion. Un dépassement de la vitesse autorisée de 20 km/h donne lieu à une amende de 275 à 2 750 euros. En Allemagne, pays où la sécurité routière est meilleure qu'en Belgique, le montant d'une telle amende est de 35 euros, 36 euros en Autriche et 63 euros aux Pays-Bas. Des amendes et des peines plus élevées n'ont donc pas d'effet directement proportionnel sur une sécurité routière accrue.

L'orateur affirme que la ministre répondra probablement que l'amende dépend de l'appréciation du tribunal, mais les juges peuvent déjà utiliser les circonstances atténuantes ou aggravantes depuis près de 170 ans. Le projet proposé ouvre toutefois la porte à encore plus d'abus judiciaire. Il y a déjà actuellement des juges qui se targuent d'alléger les citoyens de quelque 5 millions d'euros chaque année.

Il ressort d'une enquête, effectuée par nos services auprès de trois huissiers de justice, que ces huissiers signifient chaque année environ 2 500 exploits pour des infractions de circulation impayées, ce qui représente environ 15 % du volume total de travail. Pour un total de 516 huissiers de justice actifs en Belgique, cela signifie que 428 280 de nos concitoyens ont reçu un exploit pour le non-paiement dans les délais d'une amende de circulation et que 77 huissiers se consacrent à temps plein aux poursuites judiciaires à l'encontre des contrevenants au Code de la route.

Pour l'autoroute Bruxelles-Ostende, avec un débit de 36,5 millions de véhicules par an et 50% de conducteurs qui roulent trop vite (allant jusqu'à 92% la nuit), les tarifs prévus signifient un potentiel d'amendes de 4,818 milliards d'euros pour les caisses de l'État.

M. Barbeaux constate que tout le monde s'accorde apparemment à propos de l'objectif d'une meilleure sécurité routière, pourtant nombreux sont ceux qui se posent des questions sur l'efficacité de ce projet.

Tout d'abord, M. Barbeaux explique que ce projet contient uniquement des mesures positives, comme la meilleure catégorisation des infractions au code de la

Evenwel heeft hij vragen of de verkeersveiligheid verhoogd zal worden door het verhogen van de boetes.

Als de meeste automobilisten nu al niet de snelheidsbeperkingen naleven terwijl ze weten dat ze kunnen beboet worden, dan is dit omdat ze de indruk hebben dat er niet of slechts sporadisch gecontroleerd wordt en omdat de behandeling van de dossiers door de parketten een zwak punt blijft. Zo besteden de provinciale verkeersseenheden slechts 10% van hun tijd aan controle.

Uit een nota, opgesteld door de Raad van de procureurs des Konings, blijkt dat het repressieve luik van het verkeersveiligheidsbeleid thans buitensporige proporties aanneemt. Door dit ontwerp zal het repressief karakter nog versterken, terwijl deze Raad precies vraagt om het repressieve luik tot zijn juiste dimensie te herleiden en dat er meer preventieve en veiligheidsbevorderende maatregelen worden getroffen en sensibiliseringscampagnes worden gevoerd. Het repressieve luik wordt vooral versterkt door de verhoging van de boetes, die tot vijf meer bedragen dan nu het geval is, bijvoorbeeld voor het gebruik van een GSM tijdens het rijden en voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel.

Een tweede bedenking betreft de sociale weerslag van dit ontwerp. Het bedrag van de boetes kan problemen creëren bij bepaalde bevolkingsgroepen. Mensen met een laag inkomen rijden niet noodzakelijkerwijze minder snel of zonder GSM, noch rijden ze nooit dronken.

Artikel 43 van het wetsontwerp voorziet wel dat de rechter, indien hij veroordeelt tot een geldboete, bij het bepalen van het bedrag rekening kan houden met de elementen die door de beklaagde worden ingeroepen met betrekking tot zijn sociale toestand. De rechter kan een geldboete uitspreken beneden het wettelijk minimum van de boete indien de overtreder om het even welk document voorlegt dat zijn precaire financiële toestand bewijst. Het probleem is dat dit ontwerp echter beoogt om het aantal minnelijke schikkingen die administratief worden afgehandeld, te verhogen. De vraag is dan ook of bij deze minnelijke schikkingen ook rekening gehouden wordt met het bepaalde in artikel 43, namelijk de sociale situatie van de overtreder.

De heer Malcorps herinnert aan de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid van februari 2002 waar verschillende ministers, zowel van de federale als de gewestregeringen, samen plechtig de verbintenis aangegaan hebben om de verkeersonveiligheid in België aan te pakken. Het voorliggende wetsontwerp past in dit kader en is één, maar niet het enige, van de initiatieven die eruit voortvloeiden.

Op de Staten-Generaal werd ook beslist om meer controles op de weg uit te voeren en hebben de bevoegde ministers van Binnenlandse Zaken en Justi-

route. Il se pose cependant des questions concernant l'amélioration de la sécurité routière par le simple fait de l'augmentation des amendes.

Si la plupart des automobilistes ne respectent déjà pas maintenant les limitations de vitesse alors qu'ils savent qu'ils peuvent être punis, c'est peut-être parce qu'ils ont l'impression que l'on ne contrôle pas ou à peine de façon sporadique et parce que le traitement des dossiers par les parquets reste un point faible. Ainsi, les unités provinciales de circulation consacrent à peine 10% de leur temps aux contrôles.

Il ressort d'une note rédigée par le Conseil des procureurs du Roi que le volet répressif de la politique de sécurité routière prend actuellement des proportions démesurées. Ce projet ne fera que renforcer le caractère répressif alors que ce Conseil demande précisément de ramener ce volet répressif à sa juste dimension, et ce, au profit de mesures plus préventives et sécurisantes et de campagnes de sensibilisation. Le volet répressif est surtout renforcé par l'augmentation des amendes, qui vont jusqu'à quintupler, par exemple pour le fait d'utiliser un GSM pendant que l'on conduit ou de ne pas porter la ceinture de sécurité.

Une seconde réserve concerne l'aspect social de ce projet. Le montant des amendes peut créer des problèmes pour certains groupes de la population. Les personnes à faibles revenus ne roulent pas forcément moins vite ou sans GSM et elles ne sont pas toujours sobres au volant.

L'article 43 du projet de loi prévoit bien que le juge, s'il condamne à une amende, peut tenir compte, pour la détermination du montant, d'éléments qui seraient invoqués par le contrevenant, portant sur son statut social. Le juge peut décider d'imposer une amende inférieure au minimum légal de l'amende si le contrevenant présente n'importe quel document apportant la preuve de son statut financier précaire. Le problème est que ce projet prévoit cependant d'augmenter le nombre de règlements à l'amiable qui seront traités par voie administrative. La question est par conséquent de savoir si pour ces règlements à l'amiable, on tiendra également compte des points mentionnés à l'article 43, à savoir le statut social du contrevenant.

M. Malcorps rappelle que lors des états-généraux de la sécurité routière de février 2002, plusieurs ministres, tant des gouvernements fédéraux que régionaux, se sont engagés ensemble solennellement à remédier à l'insécurité routière en Belgique. Le projet de loi à l'examen s'inscrit dans ce cadre et représente l'une, mais pas l'unique, des initiatives qui en ont découlé.

Il a également été décidé lors de ces mêmes états-généraux d'effectuer plus de contrôles sur les routes et les ministres compétents de l'Intérieur et de la Justice

tie terzake toezeggingen gedaan. Er moet repressiever opgetreden worden om de verkeersonveiligheid te bestrijden, niet om de burgers te « pesten », wel om minder overtredingen en dus minder verkeersslachtoffers te hebben.

Verdere stappen zijn nog nodig. De parketten kunnen de werklast niet aan en de minister van Justitie heeft hieromtrent initiatieven beloofd. Er moeten meer middelen ingezet worden, zowel voor de politie als voor de parketten.

Het probleem van 1 500 verkeersdoden per jaar blijft, net als het feit dat België veel verkeersonveiliger is dan Nederland waar de repressie groter is. We moeten durven bekennen dat meer repressie werkt, want er zijn veel minder slachtoffers.

De heer Happart stipt aan dat de verhoging van de boetes niet noodzakelijkerwijze het verhoopte effect hebben. Zo wordt in de Verenigde Staten de doodstraf nog altijd uitgevoerd, maar dit heeft niet tot gevolg dat er minder zware criminaliteit is.

De minister meent dat de vergelijking niet opgaat want er vallen tot driemaal meer doden op de weg dan door eender welk ander crimineel feit.

De heer Malcorps is het eens dat niet alleen de hoogte van de boete bepalend is, maar ook de pakkans. Ook die moet vergroot worden. De verhoging van de boetes is daarenboven relatief; belangrijker is de duidelijke indeling van de overtredingen.

Wat betreft de opmerkingen over de ervaren chauffeurs en de weekendongevallen, stipt spreker aan dat ook heel wat ervaren chauffeurs betrokken geraken in verkeersongevallen. Uit de statistieken van het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid blijkt duidelijk dat ervaren chauffeurs niet altijd vrijuit gaan.

De heer Malcorps is het ook niet eens met de signalen die worden gegeven als zou de maximumsnelheid op autosnelwegen opgeheven worden. De weggebruikers hebben in de eerste plaats nood aan duidelijkheid, zodat de norm van 120 km/u wordt nageleefd.

Volgens mevrouw Vanlerberghe twijfelt niemand eraan dat er te veel doden en zwaargewonden in het verkeer vallen, net zoals niemand eraan twijfelt dat de meeste mensen hun auto als hun vrijheid zien en zich daar ook heel machtig in voelen. De vraag is hoe ver die vrijheid reikt, vooral als door de vrijheid van de automobilist de andere weggebruikers niet meer op straat durven komen.

Nu weten alle politici dat er iets moet gedaan worden, doch velen zijn bevreesd voor de gevolgen van hun optreden, want automobilisten zijn ook kie-

ont pris des engagements en la matière. Il faut agir de façon plus répressive pour combattre l'insécurité routière, et non pour « harceler » le citoyen, mais bien pour diminuer le nombre d'infractions et donc réduire le nombre de victimes d'accidents de la route.

D'autres mesures sont encore nécessaires. Les parquets ne parviennent plus à supporter la charge de travail et le ministre de la Justice a promis des initiatives à ce sujet. Il faut dégager davantage de moyens, tant pour la police que pour les parquets.

Le problème des 1 500 décès sur les routes chaque année persiste, tout comme le fait que la Belgique possède des routes beaucoup moins sécurisées qu'aux Pays-Bas, où la répression est plus importante. Nous devons oser reconnaître qu'une attitude plus répressive donne des résultats comme en atteste la diminution du nombre de victimes.

M. Happart souligne le fait que l'augmentation des amendes n'aura pas obligatoirement l'effet souhaité. Ainsi, aux États-Unis, la peine de mort est toujours exécutée, mais cela n'a pas pour conséquence de faire baisser la grande criminalité.

La ministre estime que la comparaison ne tient pas, car il y a jusqu'à trois fois plus de morts sur les routes qu'à cause de n'importe quel autre fait criminel.

M. Malcorps reconnaît que ce n'est pas uniquement l'ampleur de l'amende qui est déterminante, mais aussi le risque d'être pris en défaut, qui devrait lui aussi être accru. L'augmentation des amendes est en outre relative; il est plus important de classer clairement les infractions.

En ce qui concerne les remarques à propos des conducteurs expérimentés et des accidents du week-end, l'orateur signale qu'un grand nombre de conducteurs expérimentés sont également impliqués dans des accidents de la route. Il ressort clairement des statistiques de l'Institut belge pour la sécurité routière que les conducteurs expérimentés ne sont pas toujours innocents.

M. Malcorps n'accepte pas non plus les signaux que l'on enverrait si l'on relevait la vitesse maximale sur les autoroutes. Les usagers ont avant tout besoin de clarté, de telle sorte que la norme des 120 km/h soit respectée.

Selon Mme Vanlerberghe, personne ne met en doute le fait que la route fasse trop de morts et de blessés graves, tout comme personne ne doute du fait que la plupart des gens considèrent leur voiture comme un symbole de liberté et s'y sentent donc très puissants. La question est de savoir jusqu'où va cette liberté, surtout si la liberté des automobilistes dissuade les autres usagers d'utiliser la voie publique.

Maintenant, tous les politiques savent qu'il faut faire quelque chose, mais nombreux sont ceux qui ont peur des conséquences de leurs interventions, car les

zers. Toch moeten de verkozenen des volk nu tegen de trend in gaan om duidelijk te maken dat de zwakke weggebruiker moet beschermd worden.

De heer Istasse is eveneens van mening dat het bloedbad op onze wegen een reactie van de wetgever vraagt. Zoals elke wet, zal ook dit ontwerp later geëvalueerd worden om na te gaan of de doelstellingen bereikt zijn.

Dit ontwerp spreekt iedereen aan, want iedereen is op de één of andere manier weggebruiker. Dit ontwerp vraagt dat iedereen zijn rijgedrag aanpast, minstens in vraag stelt.

Wat betreft de opmerkingen over het repressieve luik dat nu versterkt wordt, stipt spreker aan dat sommige mensen weigeren hun verantwoordelijkheid te nemen wanneer ze geconfronteerd worden met hun overtredingen en de sancties die eraan verbonden zijn. We moeten daarom waakzaam zijn voor een verhoging van de vluchtmisdrijven.

Mevrouw Kestelijn verklaart dat haar fractie afstand neemt van de verklaringen van de heer Dedecker en het wetsontwerp zal steunen. Het is trouwens een misvatting dat de boetes door dit ontwerp sterk stijgen.

III. ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

De minister erkent dat dit wetsontwerp een gevoelige materie betreft, maar de regering heeft deze gevoeligheid onderkend en is op een pragmatische manier te werk gegaan: eerst de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid, daarna gedurende geruime tijd alle betrokken beleidsniveaus (gemeenten, gewesten, federale overheid, het BIVV en de verenigingen voor verkeersslachtoffers) samen laten werken om het geheel van alle nodige maatregelen vast te leggen. We mogen toch niet vergeten dat er in België jaarlijks 1 470 doden vallen op de wegen.

a) *Over de boetes*

De doelstelling van dit ontwerp is geenszins een verhoging van de boetes. De minister pleit er dan ook voor te stoppen met het benadrukken van dit punt. Trouwens, er is duidelijk bepaald dat alle meeropbrengsten niet in de staatskas, maar wel in een fonds gestort worden als steun voor actieplannen inzake verkeersveiligheid. Alle partijen die de akkoorden over de hervorming van de politiediensten hebben ondertekend, hebben trouwens gepleit voor maximale middelen voor de lokale politiediensten.

De bewering dat de maximumboetes fenomaenaal zouden worden verhoogd, is pertinent onwaar. De

automobilisten sont aussi des électeurs. Et pourtant, les élus du peuple doivent à présent aller à contre-courant pour faire clairement comprendre que les usagers « faibles » doivent être protégés.

M. Istasse est également d'avis que le bain de sang sur nos routes exige une réaction de la part du législateur. Comme chaque loi, ce projet sera également évalué ultérieurement pour vérifier s'il remplit ses objectifs.

Ce projet concerne tout le monde, car chacun est d'une manière ou d'une autre un usager de la route. Ce projet demande que chacun adapte son comportement de conduite ou au minimum le remette en question.

En ce qui concerne les remarques à propos du volet répressif qui va encore être renforcé, l'orateur souligne que certaines personnes refusent de prendre leurs responsabilités lorsqu'elles sont confrontées à leurs infractions et aux sanctions qui y sont liées. Nous devons donc être attentifs à une augmentation des délits de fuite.

Mme Kestelijn déclare que son groupe ne se retrouve pas dans les déclarations de M. Dedecker et soutiendra ce projet de loi. Il est d'ailleurs erroné de croire que les amendes vont fortement augmenter du fait de ce projet.

III. RÉPONSES DE LA MINISTRE

La ministre reconnaît que ce projet de loi concerne une matière sensible, mais le gouvernement a reconnu cette sensibilité et a procédé de façon pragmatique: tout d'abord les états-généraux sur la Sécurité routière, ensuite faire collaborer pendant une longue période tous les niveaux de décision concernés (communes, régions, autorités fédérales, l'IBSR et les associations de victimes d'accidents de la route) pour déterminer l'ensemble de toutes les mesures nécessaires. N'oublions pas qu'en Belgique, la route fait chaque année 1 470 morts.

a) *À propos des amendes*

L'objectif de ce projet n'est en aucun cas une augmentation des amendes. Le ministre plaide par conséquent pour que l'on arrête de ressasser ce point. D'ailleurs, il a été déterminé clairement que tous les bénéfices supplémentaires n'iraient pas aux caisses de l'État, mais bien dans un fonds de soutien des plans d'action en termes de sécurité routière. Toutes les parties qui ont signé les accords à propos de la réforme des services de police, ont d'ailleurs plaidé pour des moyens maximum pour les services de police locale.

L'allégation selon laquelle les amendes maximum seraient relevées de manière phénoménale, est perti-

maximumboetes bedragen nu al 2 500 euro voor overdreven snelheid en kunnen voor vrachtwagens oplopen tot 10 000 euro. De boetes voor bepaalde inbreuken op het verkeersreglement kunnen evenwel stijgen omdat die inbreuk voortaan zal beschouwd worden als een ernstiger inbreuk dan voorheen.

De heer Thissen acht een vergelijkende tabel een nuttig instrument. Trouwens als de maximumbijdragen niet stijgen, maar de bestaande maximumboetes niet werden toegepast, is er wel degelijk een probleem.

De minister antwoordt dat er ruim geschat tussen de 600 en 800 verschillende inbreuken mogelijk zijn. Zij kan een overzicht ter beschikking stellen van de criteria in functie waarvan de inbreuken volgens hun ernst worden gerangschikt. Dat lijkt veel zinvoller.

De heer Thissen wijst erop dat de maatschappelijke perceptie van de ernst van bepaalde inbreuken niet altijd gelijkloopt met de persoonlijke opvatting van de minister. Hij verwijst naar het parkeren op bushaltes of op fietspaden.

De heer De Grauwe repliceert dat de ouders van kinderen die met de bus of de fiets naar school gaan en die nu telkens de rijbaan opmoeten, daar allicht heel anders zullen over denken.

De minister onderstreept dat, ook al worden de geldboeten verhoogd (globaal met 10%), er wel degelijk rekening wordt gehouden met de financiële draagkracht van de veroordeelden. Dat doen de politierechters nu trouwens ook al. Het ontwerp creëert bovendien de mogelijkheid dat de rechter het bedrag van de geldboete verlaagt tot beneden de wettelijke drempel, indien de overtreder weinig bemiddeld is.

De minister benadrukt wel het belang van een snelle rechtsgang. Er mag geen lange termijn verlopen tussen een verkeersinbreuk en de bestraffing ervan. Dat komt niet alleen het rechtsgevoel ten goede, maar dat verhoogt ook de opvoedende — en zelfs de preventieve — waarde van de geldboete.

b) Over de controles

De minister verwijst naar de afspraak op federaal vlak om het aantal controles jaarlijks met 10% te laten toenemen.

Het grootste deel van de controles wordt georganiseerd binnen de politiezones, maar blijkbaar is verkeersveiligheid in een aantal lokale politiezones geen prioriteit of zeker niet de eerste. Vandaar het voorstel van een financiële aansporing voor de zones die wel een inspanning doen. De politiezones moeten dan deze middelen aanwenden voor informatie- en preventieacties inzake verkeer of voor controleacties. Zij

nemmen incorrecte. Les amendes maximales s'élèvent déjà aujourd'hui à 2 500 euros pour une vitesse exagérée et peuvent grimper, pour les poids lourds, jusqu'à 10 000 euros. Ce qui va se passer, c'est que les amendes pour certains types d'infractions au code de la route pourront augmenter parce que ces infractions seront désormais considérées comme un délit plus grave que précédemment.

M. Thissen estime qu'un tableau comparatif serait un instrument utile. En outre, si la contribution maximum n'augmente pas, mais que les amendes maximum existantes n'ont pas été adaptées, il y a effectivement un problème.

La ministre répond que l'on estime globalement qu'il y a de 600 à 800 infractions différentes possibles. Elle peut mettre à disposition un aperçu des critères en fonction desquels les infractions sont classées par degré de gravité. Cela semble bien plus raisonnable.

M. Thissen indique que la perception, par la société, du sérieux de certaines infractions ne correspond pas toujours à la perception personnelle de la ministre. Il souligne par exemple le stationnement sur les arrêts d'autobus ou sur les pistes cyclables.

M. De Grauwe réplique que les parents d'enfants qui se rendent à l'école en bus ou à vélo et qui doivent actuellement sans arrêt rouler sur la chaussée ont sans doute une vision toute différente de la question.

La ministre souligne que, même si les amendes vont augmenter (globalement de 10%), on tiendra bien compte de la situation financière des contrevenants. C'est d'ailleurs ce que font déjà maintenant les juges des tribunaux de police. Le projet crée en outre la possibilité que le juge abaisse le montant de l'amende jusque sous le seuil légal, si le contrevenant est économiquement défavorisé.

La ministre souligne en outre l'importance d'un jugement rapide. Les délais ne peuvent pas être longs entre l'infraction et la punition de celle-ci. Cela ne bénéficiera pas uniquement au sentiment de justice, mais cela favorise également la valeur éducative — et même préventive — de l'amende.

b) À propos des contrôles

Le ministre mentionne l'accord au niveau fédéral visant à faire augmenter de 10% par an le nombre de contrôles.

La majeure partie des contrôles est organisée au sein des zones de police, mais en apparence, la sécurité routière n'est pas une priorité, ou certainement pas la première, dans diverses zones de police locales. C'est donc la raison de la proposition d'un incitant financier pour les zones qui font effectivement un effort. Les zones de police doivent alors affecter ces moyens à des actions d'information et de prévention concer-

weten immers beter dan wie ook waar de meest acute problemen zich voordoen.

De politiecirculaire PLP10 wijst duidelijk op de noodzaak van een bijzondere aandacht voor de verkeersveiligheid. Iedereen moet zijn deel van het werk doen: de federale Staat, de gewesten (infrastructuren, «zones 30» aan scholen, enz.), de politiezones. Een aantal landen zoals Nederland, Zweden of Groot-Brittannië zijn er wel in geslaagd het aantal verkeersslachtoffers met de helft te verminderen, maar dan wel na een volgehouden en gecoördineerde inspanning van 20 jaar. Die traditie bestaat nog niet in België, maar als men de toestand wil keren moet men alle betrokkenen mobiliseren op basis van een globaal plan.

De minister verwijst naar de verklaringen van magistraten volgens welke het aan de orde zijnde ontwerp, gekoppeld aan de verwachte stijging van het aantal controles, in een verdrievoudiging van het werkvolume van de parketten-generaal zal resulteren. Dit wordt een stap in de goede richting die weliswaar ontoereikend zal blijven. De frequentie van de controles zou eigenlijk moeten worden vermenigvuldigd met acht om een peil te bereiken dat vergelijkbaar is met dat van Nederland.

De heer Caluwé vindt dat de pakkans ontoereikend is indien een proces-verbaal naderhand opzij wordt geduwd.

De minister antwoordt dat het wetsontwerp daarom beschikt dat een betalingsbevel sommige overtredingen kan bestraffen die door apparaten vastgesteld worden, zoals snelheidsovertredingen, onder de invloed van alcohol rijden of een rood verkeerslicht overschrijden. Transactie en betwisting na betaling zijn voorzien.

c) Wat de snelheidsbeperkingen betreft

De minister merkt op dat dit wetsontwerp geen enkele vermindering van de snelheid oplegt. Het komt aan de gewesten toe om maatregelen te treffen, zoals een inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met twee rijstroken of de aanleg van een derde rijstrook. Voor de zone 30 en de schoolomgeving, heeft de federale overheid een instrument gecreëerd opdat alle plaatselijke actoren (gemeenten, gewesten, scholen, ...) actieplannen voor de vermindering van de snelheid kunnen opstellen.

De Staten-Generaal heeft een aantal aanbevelingen opgesteld: het gaat niet om het pesten van burgers, noch over een fobie over snelheid. Minder snel rijden is een factor van veiligheid in het verkeer. Minder snel rijden zal de verkeerscongestie doen afnemen. De vlotte doorstroming van het verkeer is eerder gebaat met lagere snelheden, zoals het blokrijden naar de kust tijdens drukke weekends aantoot.

nant la circulation ou à des actions de contrôle. Elles savent en outre mieux que quiconque où se produisent les problèmes les plus graves.

La circulaire de police PLP10 souligne clairement la nécessité d'une attention toute particulière pour la sécurité routière. Tout le monde doit remplir sa part du contrat: l'État fédéral, les régions (infrastructures, «zones 30» aux écoles, etc.), les zones de police. Une série de pays tels que les Pays-Bas, la Suède ou la Grande-Bretagne sont bien parvenus à réduire de moitié le nombre de victimes de la route, mais dans ce cas, après un effort constant et coordonné de 20 ans. Cette tradition n'existe pas encore en Belgique, mais si l'on veut inverser la tendance, nous devons mobiliser tous les intéressés sur la base d'un plan global.

La ministre renvoie aux déclarations de magistrats selon lesquelles le projet de loi en discussion, joint à l'accroissement prévu du nombre de contrôles, entraînera un triplement du volume de travail des parquets généraux. Ce sera une étape dans la bonne direction, qui demeurera, certes, insuffisante. La fréquence des contrôles devrait idéalement être multipliée par huit pour atteindre un niveau comparable à celui des Pays-Bas.

M. Caluwé estime que le risque de sanction n'est pas utile si le procès-verbal est ensuite mis sur le côté.

La ministre répond que c'est la raison pour laquelle le projet de loi décide qu'un ordre de paiement peut sanctionner certaines infractions qui auraient été constatées par des appareils, comme les excès de vitesse, le fait de rouler sous l'influence d'alcool ou de brûler un feu rouge. Les transactions et contestations après paiement sont prévues.

c) À propos des limitations de vitesse

La ministre remarque que ce projet de loi n'impose aucun ralentissement de la vitesse autorisée. Il revient aux régions de prendre des mesures, telles que l'interdiction de dépasser pour les poids lourds sur les autoroutes à deux bandes ou la pose d'une troisième bande de circulation. Pour la zone 30 dans les environs des écoles, les autorités fédérales ont créé un instrument qui permette à tous les acteurs locaux (communes, régions, écoles, ...) de dresser des plans d'action pour la réduction de la vitesse.

Les états-généraux ont rédigé une série de recommandations: il ne s'agit pas de harceler le citoyen, ni de faire une phobie de la vitesse. Rouler moins vite est un facteur de sécurité dans le trafic. Rouler moins vite ne fera pas augmenter la congestion du trafic, bien au contraire. La fluidité du trafic bénéficie également de vitesses réduites, comme la circulation en blocs l'a montré pendant les week-ends de vacances.

d) Wat het Boetefonds betreft

Het is uiteraard niet de bedoeling dat men meer overtredingen zou vaststellen om de inkomsten uit de boetes te verhogen. Het ideaal zou zijn dat er helemaal geen overtredingen worden begaan. De minister maakt zich echter geen illusies want het opleggen van boetes zal wel altijd een must blijven.

Het resultaat qua ontvangsten zal afhangen van twee omstandigheden:

— de verhoging met ongeveer 10%; van de door de federale politie uitgevoerde controles;

— de grotere doeltreffendheid van de acties van de lokale politie.

Er zullen meer vaststellingen worden gedaan door meer manschappen en met meer camera's; de acties zullen beter omschreven worden aan de hand van zonale plannen op het gebied van de verkeersveiligheid. De types van streefdoelen die moeten worden opgenomen in die plannen, zullen bij koninklijk besluit vastgesteld worden.

Inzake het verband tussen de middelen van het Boetefonds waarop een lokale politiezone aanspraak zou mogen maken en de door die zone in een vroegere periode geleverde inspanningen, dient immers rekening te worden gehouden met een aantal kwantitatieve factoren. Het is niettemin de bedoeling in het hele land tot een grotere verkeersveiligheid te komen en niet uitsluitend het aantal controles en de effecten daarvan in bepaalde zones op te drijven. Bij de verdeling van de middelen van het Fonds dient men dus niet alleen de politiezones te steunen die inspanningen hebben geleverd, maar ook de zones die moeilijkheden ondervinden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Men moet dus ook kwalitatieve criteria hanteren, zoals specifieke kenmerken die die taak compliceren, als de aanwezigheid van megadancings op het grondgebied, of ook nog projecten en geleverde inspanningen op het gebied van preventie en sensibilisering.

De heer Happart vindt het gevaarlijk dat een deel van de opbrengsten van de boetes ten goede komt aan de politiezones. Als de politie de bevoegdheid krijgt om rechtstreeks de boetes te innen, is het risico dan niet groot dat de politie als rechter en partij zal optreden om zichzelf te financieren?

De minister onderstreept dat er geen rechtstreeks verband is tussen de toegang tot het fonds en het politioptreden. De middelen worden toegekend op basis van het ontwerp inzake verkeersveiligheid dat de politiezones zullen indienen en dat goedgekeurd is door de ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit. Trouwens, de politie int de boetes niet ter plaatse.

De heer Happart uit zijn twijfels over het optreden van de politie aangezien de politie toch weet dat er

d) Quant au Fonds des amendes

Le but poursuivi n'est bien entendu pas que l'on constate plus d'infractions pour augmenter les revenus tirés des amendes. L'idéal serait qu'il n'y ait plus d'infraction du tout. Mais la ministre ne se fait pas d'illusions: il restera nécessaire d'infliger des amendes.

Le résultat du côté recettes dépendra de deux circonstances:

— l'augmentation de 10% des contrôles effectués par la police fédérale;

— l'efficacité accrue des actions des polices zonales.

Il y aura plus de constats, plus d'hommes et plus de caméras; les actions seront mieux déterminées par les plans zonaux de sécurité routière. Les types de cibles à introduire dans ces plans seront déterminés par arrêté royal.

En ce qui concerne une liaison entre les moyens du Fonds des amendes dont bénéficierait une zone de police locale et les efforts fournis par celle-ci au cours de la période antérieure, il convient en effet de tenir compte de certains éléments quantitatifs. Toutefois, l'objectif est d'améliorer la sécurité routière sur tout le territoire et non pas exclusivement d'accroître le nombre de contrôles et les effets de ceux-ci dans certaines zones. Dans la répartition des moyens du Fonds des amendes, il y a donc lieu de soutenir les zones de police ayant accompli des efforts, mais également les zones qui, pour différentes raisons, éprouvent des difficultés à améliorer la sécurité routière. Il faut donc aussi tenir compte de critères qualitatifs tels que des caractéristiques spécifiques compliquant cette tâche, comme la présence sur le territoire de grands dancings, ou des projets et efforts réalisés en matière de prévention et de sensibilisation.

M. Happart trouve dangereux qu'une partie des recettes des amendes reviennent au profit des zones de police. Si la police reçoit la compétence de collecter directement le montant des amendes, le risque n'est-il pas grand que la police intervienne comme juge et partie pour s'autofinancer?

La ministre souligne qu'il n'y a pas de lien direct entre l'accès au fonds et l'intervention policière. Le financement est octroyé sur la base du projet en matière de sécurité routière que les zones de police introduiront et qui sera approuvé par les ministres de l'Intérieur et de la Mobilité. La police ne perçoit d'ailleurs pas les amendes sur place.

M. Happart exprime ses doutes quant à l'intervention de la police étant donné que la police sait qu'il y

hoe dan ook een zekere *return* staat tegenover hun optreden.

e) Wat het probleem van de verfijning van de voorziene straffen betreft

De minister begrijpt de bezorgdheid van de senatoren met betrekking tot een oordeelkundige beschrijving van de overtredingen die voortaan als «zwaarwichtig» aangemerkt zullen worden.

Inzake fout parkeren zullen sommige gevallen van leveringen van goederen alsmede het wachten op minder-validen die vervoerd moeten worden, niet langer als zware overtredingen mogen gelden.

Echt gevaarlijk is bij voorbeeld het stilstaan op een stoep in een zeer smalle straat zodat een moeder met een kinderwagen gehinderd wordt en op die manier haar leven en dat van haar kinderen moet riskeren door om de wagen heen op de rijweg te lopen.

f) Wat het probleem van de aansprakelijkheid van de zwakke weggebruiker betreft

De bescherming van die zwakke weggebruiker impliceert uiteraard niet dat diens aansprakelijkheid op enigerlei gebied zou worden afgezwakt. Men kan er echter niet omheen dat het verkeersreglement te veel op de automobilist focuste. Vandaar het idee van een koninklijk besluit onder het opschrift «Straatwetboek», dat een tegengewicht zou moeten vormen door samenbundeling en uitbreiding van de bepalingen die naar een betere bescherming van de zwakke weggebruiker streven.

g) Wat het probleem van de technische voorwaarden van het voertuig betreft

De inspanningen van de regering ondervinden veel hinder van de door de Europese richtlijnen opgelegde beperkingen. Zo spreekt de Europese commissie systematisch haar veto uit tegen bepaalde wijzigingen, zoals het verbod op «antibisonbumpers» die door de verenigingen van wegtransporteurs of door de automobiellclubs nochtans gunstig onthaald worden.

Gelet op die dwang van hogerhand is het moeilijk op dit gebied wetgevend op te treden. Deze technische gegevens die vooral geïnspireerd zijn door de constructeurs, leiden tot de bevestiging van een conceptie van het voertuig die een vals veiligheidsgevoelen doet ontstaan. Airbags, gekleurde ruiten, geluidsisolatie en dergelijk geven de chauffeur de ontorechte indruk dat hem niets kan overkomen. Zij beletten niet dat die zichzelf of andere weggebruikers de dood injaagt als hij wegens overdeven snelheid een ongeval veroorzaakt.

aura de toute manière un certain rendement par rapport à ses interventions.

e) Quant au problème de l'affinement des peines prévues

La ministre se déclare d'accord avec les soucis des sénateurs quant à la description judicieuse des contraventions qui seront désormais considérées comme «graves».

Dans le cas des stationnements interdits, il y aura lieu de ne pas considérer certains cas de livraisons de marchandises comme étant des contraventions graves, pas plus l'attente pour le transport de personnes handicapées.

Ce qui est vraiment dangereux, c'est par exemple le stationnement sur un trottoir dans une rue très étroite, qui empêche à une mère de passer avec une poussette, la forçant ainsi à risquer sa vie et celle de son enfant en empruntant la bande de circulation des automobiles.

f) Quant au problème de la responsabilité de l'usager faible

Il est vrai que la protection de cet usager faible n'implique pas qu'on diminue en quoi que ce soit sa responsabilité. Mais il faut bien avouer que le code de la route a été trop axé pendant des décennies sur l'automobiliste. De là provient l'idée d'un arrêté royal appelé «Code de la rue», qui devra faire le contre-poids, en confirmant, en regroupant et en étendant les dispositions tendant à mieux protéger l'usager faible.

g) Quant au problème des conditions techniques du véhicule

Les efforts du gouvernement sont fortement hypothéqués par les restrictions imposées par les directives européennes. Certaines modifications, qui sont pourtant considérées favorablement par les associations des transporteurs ou les clubs des automobilistes, comme l'interdiction des pare-buffles, sont systématiquement rejetées par la Commission européenne.

Il est difficile de légiférer dans ce domaine, vu ces contraintes. Ces données techniques, inspirées surtout par les constructeurs, ont pour conséquence de confirmer une conception du véhicule qui est fausement sécurisante. Les airbags, ABS, vitres teintées et autres insonorisations, donnent un faux sentiment de sécurité au chauffeur. Ils n'empêchent pas que celui-ci se tue ou tue d'autres usagers quand il provoque un accident par excès de vitesse.

h) Wat het probleem van het rijbewijs in verschillende stappen betreft

Het wetsontwerp voorziet in een wettelijk kader om op termijn tot een rijbewijs in verschillende stappen te komen of tot een rijbewijs dat een proefperiode omvat. Dat wettelijk kader zal het mogelijk maken de opleiding in het concrete rijden te integreren. De minister wil vervolmakingscentra erkennen.

De wettelijke opleidingsbasis zal de jongeren niet altijd in staat stellen hun rijbewijs te behalen, ongeacht of dat via een school dan wel via de vrije opleiding gebeurt. Er wordt wel een beroep gedaan op de Gemeenschappen met het verzoek de opleiding van de jongeren te organiseren en in de leerstof verplichte lessen inzake de wegcode in te lassen.

De analyses van het rijgedrag van de jongeren in aanmerking genomen, zal de vrije opleiding trouwens niet zogauw afgeschaft worden. Uit die analyses blijkt dat het percentage jongeren die ongevallen veroorzaken, hoger ligt bij degenen die naar de autorijsschool geweest zijn dan bij degenen die de vrije opleiding hebben gevolgd.

Het is niet de bedoeling een nieuw examen te organiseren maar wel de bestuurder die twee jaar rijpraktijk heeft, een soort evaluatietest te doen afleggen die betrekking zal hebben op de wijze waarop hij zich op de weg gedraagt. Het zal ook een manier zijn om de jongeren te helpen zich te bekwamen zodat zij een balans kunnen opmaken van de ervaring die zij in twee jaar hebben opgedaan.

Het spreekt vanzelf dat de operatie een goede voorbereiding vereist om overbelasting en lange wachttijden te voorkomen.

Wat het rijbewijs met punten betreft, wijst de minister erop dat er nog steeds een informaticaprobleem bestaat voor de rechtstreekse verbinding tussen de parketten en de gemeenten dat meer middelen en meer tijd vraagt om opgelost te worden. De minister wil niet wachten en stelt daarom eerst een categorisering van de overtredingen voor. Want vooraleer men op overtredingen punten kan plakken, moeten die overtredingen in een duidelijk gradatie ondergebracht worden. In feite blijft de filosofie van het rijbewijs met punten gerespecteerd, zonder verder te moeten wachten op de praktische uitvoering. Om een rijbewijs met punten in te voeren, moeten de overtredingen eerst worden gecategoriseerd om een specifiek strafpunt te kunnen toekennen aan elke overtreding.

i) Wat de nieuwe chauffeurs betreft

De minister is voorstander van een proefperiode voor nieuwe chauffeurs. Als antwoord op de heer Monfils legt zij er de nadruk op dat zelfs wagens met een kleine cylinderinhoud heel wat schade kunnen

h) Quant au problème du permis par étapes

Le projet de loi crée une base légale visant à établir à terme un permis par étapes ou un permis comportant une période probatoire. Ce cadre légal permettra d'intégrer la formation à la conduite. La ministre veut instituer des centres de perfectionnement. Le but n'est pas de faire repasser l'examen de conduite de façon systématique.

La formation de base légale permettra toujours aux jeunes d'obtenir leur permis, que ce soit par une école ou par la filière libre. Des contacts sont pris avec les communautés pour qu'elles organisent la promotion des jeunes et pour qu'elles insèrent dans les programmes des écoles des cours obligatoires d'initiation au code de la route.

La filière libre ne sera d'ailleurs pas abolie de sitôt au vu des analyses du comportement des jeunes au volant. Il s'avère que le pourcentage de jeunes provoquant des accidents est plus élevé parmi ceux qui ont suivi des cours à l'auto-école que chez ceux qui ont suivi la filière libre.

Ce qu'on veut organiser n'est pas un nouvel examen, mais une sorte de test d'évaluation après deux ans de conduite, qui portera sur la façon de se comporter en voiture, et sera une manière d'aider les jeunes à se perfectionner et à valider ainsi les acquis du permis en faisant le point sur leur expérience acquise au fil des deux années.

Il va de soi que l'opération devra être bien préparée de sorte qu'il n'y ait pas d'engorgement et des listes d'attente.

En ce qui concerne le permis à points, la ministre indique que cela soulève un problème informatique pour la liaison directe entre les parquets et les communes qui demande plus de moyens et plus de temps à résoudre. La ministre ne veut cependant pas attendre et propose pour cela un permis en plusieurs étapes. Car, avant de pouvoir mettre des points sur les infractions, il faut d'abord les classer selon une gradation claire. En fait, la philosophie du permis à points reste respectée, sans devoir attendre sa mise en œuvre pratique. Pour pouvoir introduire un permis à points, les infractions doivent d'abord être catégorisées avant de pouvoir attribuer un point de pénalité spécifique à chaque infraction.

i) Quant aux nouveaux conducteurs

La ministre est favorable à une période probatoire pour les nouveaux conducteurs. En revanche, elle souligne le fait qu'une voiture de cylindrée même limitée peut faire des dégâts importants en circulant

aanrichten door bij voorbeeld 70 per uur te rijden in een 30-kilometerzone want onaangepaste snelheid is erg gevaarlijk vooral in de bebouwde kommen en net daarbuiten.

De heer Monfils geeft aan dat voor de motorfietsen nochtans een aparte behandeling geldt ten aanzien van verschillende cylinderinhouden. Daarnaast verdient het aanbeveling een studie te wijden aan de problematiek van de jongeren die af en toe de wagen van hun ouders gebruiken en daar zo nodig de conclusies uit te trekken. De verlaging van de boetes voor de overtreders die met financiële moeilijkheden te kampen hebben, mag er niet toe leiden dat de betrokkenen hun verantwoordelijkheidszin kwijtraken. In voorkomend geval zou men de boeten kunnen vervangen door werken van algemeen nut.

Ten slotte zou men een coherente hiërarchie van de straffen moeten organiseren.

j) Wat het probleem van de infrastructuur betreft

Het is waar dat de infrastructuurwerken moeten worden herzien indien die zelf een gevaar vormen. De snelheid waarmee die lichten verspringen, is vaak niet aangepast aan de traagheid van sommige zwaar beladen voetgangers die aan het oversteken zijn.

k) Wat wedstrijden betreft

Het is waar dat sommige organisatoren zich niet storen aan het principiële verbod tot het inrichten van wedstrijden op de openbare weg.

Het is echter zo dat artikel 50 van het verkeersreglement de wedstrijden verbiedt behalve indien er voorafgaandelijk toelating is verleend. Een overtreding van dit verbod zal voortaan een zware overtreding worden, en wordt dus strenger beboet.

l) Wat het probleem van de GSM betreft

In 2000 werd een koninklijk besluit genomen om de overtreding te omschrijven. Er gebeuren weliswaar controles maar, gelet op het stijgend aantal overtredingen, zijn die ontoereikend.

Het probleem ligt in het feit dat het voor een politiebeampte moeilijk is de overtreding vast te stellen en dat de omzendbrieven van de minister van Binnenlandse Zaken PV-quota opleggen zonder rekening te houden met de specifieke situaties die zich kunnen voordoen.

De politiezones zullen moeten letten op dat aspect van het beleid inzake verkeersveiligheid.

par exemple à 70 km/h dans une zone 30, car c'est la vitesse inappropriée qui constitue un danger important, particulièrement à l'intérieur et à la sortie des agglomérations.

M. Monfils constate qu'un traitement distinct à l'égard de différentes cylindrées s'applique pourtant aux motos. On devrait en outre étudier la problématique des jeunes utilisant occasionnellement la voiture de leurs parents, et en tirer les conclusions éventuelles qu'il y a lieu. La réduction des amendes à l'intention des contrevenants confrontés à des difficultés financières ne peut pas aboutir à déresponsabiliser ceux-ci. Le cas échéant, on pourrait substituer aux amendes des travaux d'intérêt général.

On devrait enfin organiser une hiérarchie cohérente des peines. Il faudrait réviser le Code pénal à cet égard.

j) Quant au problème de l'infrastructure

Il est vrai que les infrastructures routières doivent être revues quand elles sont par elles-mêmes dangereuses. Souvent, les phases des signaux ne sont pas adaptées à la lenteur de certains piétons qui sont chargés quand ils traversent.

k) En ce qui concerne les compétitions

Il est vrai que certains organisateurs ne se soucient pas de l'interdiction de principe concernant l'organisation de compétitions sur la voie publique.

Cependant, l'article 50 du Code de la route interdit toute compétition, sous réserve de l'octroi d'une autorisation préalable. Une violation de cette interdiction sera désormais considérée comme une infraction grave, et sera donc plus sévèrement punie.

l) Quant au problème des conversations par GSM au volant

Un arrêté royal a été pris en 2000 pour déterminer l'infraction. Il y a des contrôles, mais ils sont insuffisants par rapport à l'amplification des infractions.

Le problème réside dans le fait qu'il est difficile pour un policier de constater l'infraction, et que les circulaires du ministre de l'Intérieur indiquent un taux de PV à atteindre, sans tenir compte d'un ciblage par phénomène.

Il incombera aux zones de police de se soucier de cet aspect de la politique de sécurité routière.

m) Over de betrokkenheid van de gewesten

De minister antwoordt dat de gewesten werden betrokken bij de discussie in de Staten-Generaal die in het voorjaar 2002 ter voorbereiding van dit project is samengekomen.

Wat betreft de categorisering van de straffen is er geen probleem vermits dit een federale materie is. In de verdere fase moeten de gewesten in het kader van de voorgeschreven procedure een advies geven betreffende de uitvoeringsbesluiten.

Alhoewel er inderdaad in verband met de aanvullende reglementen raakpunten bestaan met de gewestelijke bevoegdheid, in het bijzonder betreffende het toezicht op de gemeenten, handelt de wet zelf echter over federale materie.

De minister betwist dat de in de Kamer aangenomen amendementen een bevoegdheidsoverschrijding zouden inhouden. Ze houden enkel in dat de gemeenten verplicht worden de aangrenzende gemeenten te informeren. Een bijkomend advies van de Raad van State hierover lijkt haar dan ook overbodig.

n) Over de artikelen 419bis en 420bis

De invoeging van de artikelen 419bis en 420bis in het Strafwetboek is het gevolg van het advies van de Raad van State.

Uiteindelijk gaat het enkel om een andere klassering van een veelheid van overtredingen op basis van een reeks van criteria. De sanctionering kan aldus adequater en op een meer proportionele basis geschieden.

De minister pleit voor vertrouwen in de rechtelijke macht, aan wie met de voorliggende teksten een instrument wordt geboden, waarvan met redelijkheid gebruik zal worden gemaakt. Zo kan de rechter er bijvoorbeeld rekening mee houden of de bestuurder die de inbreuk begaat, al dan niet onder invloed was, er een buitenissige snelheid op na hield, enz. Bovendien kan de rechter ook rekening houden met de toestand van het slachtoffer. Deze oplossing is een tussenweg tussen de kwalificatie van de onopzettelijke slagen en verwondingen en die van de kwaadwillige belemmering.

o) Over de cijfers

De cijfers uit de memorie van toelichting zijn ontleend aan een Europese studie die voor deze doelstellingen heeft gekozen; de regering sluit zich hierbij aan.

Het oogmerk, namelijk het aantal verkeersdoden met 50% doen dalen, wordt ten andere vermeld in het

m) À propos de la participation des régions

La ministre répond que les régions ont été impliquées dans la discussion des États-Généraux qui se sont réunis au printemps 2002 en guise de préparation de ce projet.

En ce qui concerne la catégorisation des peines, il n'y a aucun problème étant donné qu'il s'agit d'une matière fédérale. Dans la phase suivante, les régions devront donner un avis concernant les arrêtés d'exécutions, dans le cadre de la procédure prescrite.

Bien qu'en ce qui concerne les règlements complémentaires, il y ait en effet quelques points communs avec les autorités régionales, en particulier en ce qui concerne le contrôle des communes, la loi parle cependant elle-même d'une matière fédérale.

La ministre doute du fait que les amendements adoptés à la Chambre contiendraient un certain dépassement de compétence. Ils n'impliquent véritablement que le fait que les communes soient obligées d'informer les communes avoisinantes. Un avis supplémentaire du Conseil d'État à ce sujet lui semble par conséquent superflu.

n) À propos des articles 419bis et 420bis

L'introduction des articles 419bis et 420bis dans le Code pénal est la conséquence de l'avis du Conseil d'État.

Au final, il ne s'agit que d'un classement différent d'un grand nombre d'infractions, réalisé sur la base d'une série de critères. La sanction peut donc se faire de façon plus adéquate et sur une base plus proportionnelle.

La ministre plaide pour la confiance en le pouvoir judiciaire, à qui le présent texte procure un instrument, dont il sera fait un usage raisonnable. Le juge peut ainsi par exemple tenir compte du fait que le conducteur qui a commis l'infraction, n'était pas sous l'influence d'alcool, roulait à une vitesse extravagante, etc. Le juge peut en outre également tenir compte de l'état de la victime. Cette solution est une solution intermédiaire entre la qualification de coups et blessures involontaires et celle «d'entrave méchante».

o) À propos des chiffres

Les chiffres de l'exposé des motifs proviennent d'une étude européenne qui a choisi ces objectifs; le gouvernement y souscrit.

L'objectif de réduire de 50% le nombre de victimes de la route est, en outre, un objectif contenu dans le

Witboek over de Verkeersveiligheid van de Verenigde Naties. Er dient immers een streefdoel te worden vastgesteld en men moet geregeld de maatregelen evalueren die door alle betrokken overheden worden genomen. De desbetreffende statistieken zijn vatbaar voor verbetering.

Over cijfers en statistieken kan men tot in het on-eindige discussiëren. Het kan zijn dat gerechtsdeurwaarders 15% van hun tijd besteden voor het innen van boetes. Feit is dat er in ons land jaarlijks 1500 verkeersdoden vallen, dit is drie maal meer dan ten gevolge van criminele daden.

p) Wat de regionalisering van het Verkeersreglement betreft

De minister gaat er niet mee akkoord als zouden Vlamingen en Franstaligen een verschillende kijk op de verkeersveiligheid hebben. Het is wel juist dat de toestand van de drie Gewesten uit een geografisch oogpunt niet dezelfde is.

Daar staat tegenover dat het gevoel van de slachtoffers van verkeersongevallen en de perceptie door de bevolking van de problematiek van de verkeersveiligheid overal ten lande precies dezelfde zijn. Dat sommige praktijken van Gewest tot Gewest verschillen neemt niet weg dat op alle plekken van het land momenteel dezelfde ontwikkeling waar te nemen is. Bovendien zij opgemerkt dat de Franstaligen fel onder de indruk zijn van de kordate aanpak van de Franse regering die de wegen veiliger wil maken.

De minister deelt dus niet de wens om het Verkeersreglement te regionaliseren. Wegens de geringe uitgestrektheid van het Belgische grondgebied zou het inderdaad onredelijk zijn dat de reglementering van Gewest tot Gewest verschillen. De huidige bevoegdheden van de Gewesten en van de ondergeschikte besturen stellen hen immers in staat meteen samen aan de verbetering van de infrastructuur te werken. Het zou veeleer aanbeveling verdienen beter rekening te houden met de specifieke kenmerken van elk Gewest. Sinds het begin van de huidige regeerperiode heeft de regering talrijke koninklijke besluiten aangenomen die betrekking hebben op de verkeersveiligheid door de Gewesten en de ondergeschikte besturen betere instrumenten aan te reiken.

q) Wat de bevoegdheid van de rechter betreft

De minister verklaart dat dit ontwerp niet raakt aan de beoordelingsbevoegdheid van de rechter; de rechter kan zelfs een boete beneden het wettelijk minimum uitspreken. Daarnaast is voorzien dat de automatische procedure inzake het bevel tot betaling niet geldt voor diegenen die een beroep kunnen doen op rechtsbijstand (de zogenaamde *pro deo*'s).

Livre blanc sur la sécurité routière de l'Union européenne. Il importe en effet de se fixer un objectif et d'évaluer régulièrement les mesures prises par toutes les autorités concernées. Il conviendrait enfin d'améliorer les statistiques en la matière.

On pourrait discuter à l'infini des chiffres et statistiques. Il est possible que les huissiers de justice consacrent 15% de leur temps à la collecte des amendes. Le fait est que dans notre pays, ce sont chaque année 1 500 individus qui tombent sur les routes, ce qui est trois fois plus qu'à la suite d'actes criminels.

p) Quant à la régionalisation du code de la route

La ministre ne partage pas le point de vue selon lequel Flamands et francophones envisageraient la sécurité routière d'une manière différente. Il est vrai que la situation des trois régions n'est pas la même d'un point de vue géographique.

En revanche, le sentiment des victimes des accidents de la route et la perception de la problématique de la sécurité routière par la population sont absolument identiques à tous les endroits du pays. Même si certaines pratiques différaient d'une région à l'autre, l'évolution est à présent identique partout. Il convient en outre de noter que les francophones sont impressionnés par la ferme volonté du gouvernement français de rendre les routes plus sûres.

La ministre ne partage donc pas le vœu de voir régionaliser le Code de la route. En raison de l'étroitesse du territoire belge, il serait en effet déraisonnable que la réglementation varie d'une région à l'autre. Les compétences actuelles des régions et des pouvoirs locaux leur permettent d'œuvrer d'emblée à l'amélioration de l'infrastructure. Il conviendrait plutôt de mieux tenir compte des spécificités régionales. Depuis le début de la législature, le gouvernement a adopté de nombreux arrêtés royaux visant la sécurité routière, en offrant les meilleurs instruments aux régions et aux pouvoirs locaux.

q) En ce qui concerne la compétence du juge

La ministre déclare que ce projet ne modifie aucunement la compétence d'appréciation du juge; le juge peut même décider d'une amende inférieure au minimum légal. Il est en outre prévu que la procédure automatique de mise en demeure de paiement ne vaille pas pour ceux qui peuvent bénéficier d'une assistance judiciaire (les dénommés « *pro deo* »).

De wetgever stelt zich niet in de plaats van de rechter. Alleen voor zeer zware misdrijven, wordt de rechter verplicht om het verval van het recht op sturen uit te spreken, omdat deze bepaling meer rekening houdt met de slachtoffers en een duidelijk signaal dat een overtreder zijn zware overtreding niet meer kan «afkopen».

r) *Over de leasingswagens*

Ook in het geval van leasing is de bestuurder van een wagen gekend en dus strafbaar. De vraag is te weten of de bestuurder zijn boete moet betalen dan wel dat de onderneming die hem tewerkstelt, dit voor haar rekening neemt.

De heer D'Hooghe begrijpt dat het rijden met een leasing wagen geen vrijstelling van de straf betekent. Er zijn evenwel rechters die nu reeds beweren dat zij in 10 tot 15 % van de gevallen de bestuurder niet kunnen identificeren, noch het bedrijf dat gebruikt maakt van de wagen.

De minister antwoordt dat de identificatie van de wagen een ander probleem is, dat uiteraard moet worden bestreden, maar dit wetsontwerp niet in gevaar mag brengen.

De heer D'Hooghe leidt hieruit af dat de minister toegeeft dat het wetsontwerp in 10 tot 15 % van de gevallen niet uitvoerbaar is.

De minister pleit voor moed om dit ontwerp, dat zeker niet gemakkelijk is, noch alle problemen oplost, te verdedigen. Dit ontwerp schrijft zich niet in een logica van super hoge boetes in, maar voorziet wel een categorisering van de overtredingen voornamelijk in functie van de gevolgen van de overtredingen voor de zwakke weggebruikers.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1bis (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 2 (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) in dat ertoe strekt een artikel 1bis in te voegen.

De heer D'Hooghe legt uit dat dit amendement een coherente regeling voor prioritaire voertuigen wil invoeren. Hij verwijst verder naar de verantwoording bij dit amendement.

Artikel 2

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 3 (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) in ten einde artikel 2 aan te passen aan de regionalisering van de aanvullende reglementen op gewestwegen (de «aanhorigheden») en openbare wegen door bossen en reservaten.

Le législateur ne se substitue en aucune manière au juge. Ce n'est que pour des cas extrêmement graves, où le juge serait tenu de prononcer la déchéance du permis de conduire, parce que cette disposition tient plus compte des victimes et envoie un signal clair selon lequel un contrevenant ne pourra plus «racheter» son infraction grave.

r) *Quant aux véhicules en leasing*

Même en cas de leasing, le conducteur d'un véhicule est connu et peut donc être sanctionné. Quant à savoir si c'est le conducteur qui doit payer son amende ou si la société qui l'emploie doit en assumer la charge.

M. D'Hooghe comprend que l'utilisation d'un véhicule en leasing ne dispense pas de la sanction. Certains juges prétendent toutefois déjà que dans 10 à 15 % des cas, il est impossible d'identifier le conducteur et la société qui utilise le véhicule.

La ministre répond que l'identification du véhicule constitue un problème distinct auquel il faut certes tenter de remédier mais qui ne saurait mettre ce projet de loi en question.

M. D'Hooghe en déduit que le ministre admet que le projet de loi ne pourra être mis en œuvre dans 10 à 15 % des cas.

La ministre plaide pour le courage de défendre ce projet, qui n'est certainement pas facile, et ne résout pas tous les problèmes. Ce projet ne s'inscrit pas dans une logique d'amendes extrêmement élevées, mais prévoit plutôt une nouvelle catégorisation des infractions, essentiellement en fonction des conséquences des infractions pour les usagers «vulnérables».

IV. DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}bis (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 2 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à insérer un article 1^{er}bis.

M. D'Hooghe explique que cet amendement vise à instaurer des règles cohérentes pour les véhicules prioritaires. Il se réfère par ailleurs à la justification de cet amendement.

Article 2

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 3 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à adapter l'article 2 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.

De heer D'Hooghe stelt dat de aanhorigheden in de meest ruime zin van het woord moeten worden geïnterpreteerd. Het begrip «aanhorigheid» omvat de wegsignalisatie en de wegbebakening. Spreker verwijst verder naar de verantwoording van dit amendement om te stellen dat artikel 2 de gemeenten uitsluitend bevoegd kan maken voor de aanvullende reglementen op de gemeente- en provinciewegen en niet voor de gewest- en openbare wegen die door gewestelijke bossen en reservaten lopen.

De heer Barbeaux is het eens met de versterking van de gemeentelijke bevoegdheden. De federale overheid oefent evenwel niet langer de voogdij uit over de gemeentereglementen, maar wel de gewestministers. Zal de versterking van de gemeentelijke bevoegdheid geen argument kunnen worden voor de voorstanders van de regionalisering van de verkeersveiligheid?

De minister antwoordt ontkennend. De bevoegdheden op gemeentelijk vlak worden versterkt omdat het precies over aanvullende reglementen gaat, zoals de afmetingen van een rond punt, het plaatsen van verkeersborden en dergelijke; kortom reglementen waarover niet op federaal niveau moet beslist worden.

De heer Barbeaux peilt naar het lot van het administratief personeel dat de federale minister bijstond bij het uitoefenen van deze voogdijtaak die nu is overgeheveld.

De minister verklaart dat eens dit wetsontwerp gestemd, dat personeel zal worden ingezet voor de controle van de rijsscholen, namelijk voor die aspecten van de reglementeringen die tot de federale bevoegdheid behoren.

De heer Barbeaux wijst er vervolgens op dat de gemeenten niet langer het voorafgaand advies van de raadgevende commissies moeten vragen. Welke rol is voor deze commissies dan nog weggelegd?

De minister antwoordt dat de raadgevende commissies blijven bestaan, maar hun rol wordt een facultatieve rol. De gemeenten zijn niet langer verplicht er beroep op te doen.

De heer Barbeaux merkt op dat het tweede lid van dit artikel voorziet dat de aanvullende reglementen aan de aangrenzende gemeente ter informatie worden overgezonden. Gaat het om alle aanvullende reglementen? Wanneer een aanvullend reglement alleen de gemeente zelf betreft, zonder enige invloed op het verkeer in de andere gemeenten, moet dan ook de informatie gegeven worden?

De minister antwoordt bevestigend. Het gaat om alle aanvullende reglementen, want het is soms zeer moeilijk uit te maken of een reglement al dan niet invloed op de aangrenzende gemeenten zal hebben. Zo kan een wijziging van het parkeerreglement in één gemeente, toch invloed hebben op de andere gemeen-

M. D'Hooghe précise que les «dépendances» doivent s'interpréter au sens le plus large du terme. La notion de dépendance inclut la signalisation et le balisage routiers. L'intervenant se réfère pour le reste à la justification de cet amendement, précisant que l'article 2 ne peut rendre les communes compétentes que pour les règlements complémentaires relatifs aux voies communales et provinciales et non pour les voies régionales et publiques situées dans des forêts et réserves régionales.

M. Barbeaux est favorable au renforcement des compétences communales. Ce n'est toutefois plus l'autorité fédérale mais les ministres régionaux qui exercent la tutelle sur les règlements communaux. Le renforcement des compétences communales ne pourra-t-il servir d'argument aux partisans de la régionalisation de la sécurité routière?

La ministre répond par la négative. C'est précisément parce qu'il s'agit de règlements complémentaires, tels que les dimensions d'un rond-point, l'installation de panneaux de signalisation, etc., que les compétences communales sont renforcées; autrement dit, il s'agit de règlements ne devant pas faire l'objet de décisions au niveau fédéral.

M. Barbeaux s'interroge sur le sort qui sera réservé au personnel administratif qui assistait le ministre dans l'exercice de cette mission de tutelle, laquelle est maintenant transférée.

La ministre déclare que lorsque ce projet aura été adopté, ce personnel sera affecté au contrôle des écoles de conduite, c'est-à-dire aux aspects des règlements relevant de la compétence fédérale.

M. Barbeaux souligne par ailleurs que les communes ne sont plus tenues de demander l'avis préalable des commissions consultatives. Quel rôle ces commissions joueront-elles encore?

La ministre répond que les commissions consultatives seront maintenues mais que leur rôle deviendra facultatif. Les communes ne seront plus obligées de faire appel à ces commissions.

M. Barbeaux fait remarquer que le second alinéa de cet article prévoit que les règlements complémentaires seront transmis pour information aux communes limitrophes. Est-ce le cas pour tous les règlements complémentaires? Si un règlement complémentaire ne concerne que la commune qui l'a adopté et n'a aucune influence sur la circulation dans les autres communes, l'information doit-elle aussi être communiquée?

La ministre répond par l'affirmative. Cette information est prévue pour tous les règlements complémentaires car il est parfois très malaisé de déterminer si un règlement aura une incidence sur les communes limitrophes. Il se peut ainsi qu'une modification du règlement relatif au stationnement dans une

ten. Het gaat evenwel slechts om het verschaffen van informatie; de aangrenzende gemeenten zijn geïnformeerd en kunnen desgevallend ook maatregelen treffen.

De heer Barbeaux wenst te weten wat er gebeurt indien de aangrenzende gemeenten niet akkoord zijn met het aanvullend reglement.

Volgens de minister kunnen de gemeenten de gebruikelijke procedure volgen, namelijk zich wenden tot de provincie.

Artikel 4bis

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 4 (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) in dat een artikel 4bis wil invoeren.

De heer D'Hooghe meent dit amendement nodig is want de procedure die een aangrenzende gemeente moet volgen om in beroep te gaan tegen een aanvullend reglement, moet uitgewerkt worden. In het amendement wordt voorgesteld dezelfde procedure als voor de raadgevende commissies te hernemen. Deze raadgevende commissies hebben slecht gefunctioneerd; in sommige steden konden ze zelfs niet meer rechtsgeldig beslissen omdat het koninklijk besluit van 25 oktober 1965 niet aangepast was na de fusies van gemeenten in 1976.

De minister stipt aan dat door de overheveling van de bevoegdheden van de provinciegouverneurs (door de bijzondere wet van 13 juli 2001) naar de gewesten, het niet meer mogelijk is om op federaal niveau een gewone wet aan te nemen die een dergelijke bevoegdheid aan de gouverneurs zou geven.

Daarnaast merkt de minister op dat de verschillende institutionele hervormingen eerder in de richting van het beperken van de bevoegdheden van de gouverneurs gaan.

Artikel 4ter

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 5 (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) in dat ertoe strekt een artikel 4ter met betrekking tot recreatieve manifestaties met motorvoertuigen.

Volgens de heer D'Hooghe treden dergelijke manifestaties soms ongevraagd en onverwacht op en betekenen zij een belangrijke verstoring van de doorstroming van het verkeer. Daarenboven zijn ze niet altijd zonder risico. Er zijn vragen, vooral vanuit de provincies, om een wettelijke regeling terzake op te stellen. Zo kunnen de manifestaties afhankelijk gemaakt worden van een vergunning vanwege de burgemeester.

De minister antwoordt dat het verkeersreglement moet gerespecteerd worden in alle omstandigheden;

commune ait des répercussions sur les autres communes. Il s'agit toutefois seulement de donner une information; les communes limitrophes sont mises au courant et peuvent, le cas échéant, prendre également des mesures.

M. Barbeaux voudrait savoir ce qui se passera si les communes limitrophes n'acceptent pas le règlement complémentaire.

Selon la ministre, les communes peuvent suivre les procédures habituelles et s'adresser à la province.

Article 4bis

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 4 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à insérer un article 4bis.

M. D'Hooghe juge cet amendement nécessaire car il faut déterminer la procédure que doit suivre une commune limitrophe pour introduire un recours contre un règlement complémentaire. Cet amendement propose la même procédure que celle appliquée devant les commissions consultatives. Ces commissions consultatives ont mal fonctionné; dans certaines villes, elles ne pouvaient même plus prendre de décisions valables, l'arrêté royal du 25 octobre 1965 n'ayant pas été adapté après la fusion des communes en 1976.

La ministre souligne qu'à la suite du transfert des compétences des gouverneurs de province aux régions (par la loi spéciale du 13 juillet 2001), il n'est plus possible d'adopter au niveau fédéral une loi ordinaire accordant de telles compétences aux gouverneurs.

La ministre fait par ailleurs remarquer que les différentes réformes institutionnelles tendent plutôt à restreindre les compétences des gouverneurs.

Article 4ter

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 5 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à insérer un article 4ter relatif aux manifestations récréatives impliquant des véhicules à moteur.

Selon M. D'Hooghe, de telles manifestations sont parfois organisées sans demande préalable et à l'improviste, perturbant sensiblement la circulation. Elles ne sont en outre pas toujours dénuées de risques. Certains, surtout les provinces, sont demandeurs de règles légales en la matière. L'organisation de ces manifestations peut ainsi être subordonnée à la délivrance d'une autorisation par le bourgmestre.

La ministre répond que le code de la route doit être respecté en toutes circonstances; c'est aussi vrai pour

dit geldt ook voor deze manifestaties. Dit amendement voorziet een zware en ingewikkelde procedure, hetgeen niet wenselijk is.

De heer D'Hooghe herhaalt dat het grote probleem is dat ze worden georganiseerd zonder dat de gemeente op de hoogte is.

De minister begrijpt de argumentatie, doch het zou te complex worden om hiermee in deze wet rekening te houden.

Artikel 4quater

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 6 (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) in dat ertoe strekt een artikel *4quater* in te voegen dat voorziet dat de Koning de maximumtarieven voor de rijopleiding en de bijscholing kan bepalen.

De heer D'Hooghe legt uit dat de rijopleiding betaalbaar moet blijven. De rijopleiding verbeteren is uiteraard volledig te verantwoorden, maar er zijn heel wat klachten over de kostprijs ervan, zeker voor gezinnen met meerdere kinderen die verschillende keren de examens moeten doen. Het rijbewijs in stappen zal de mensen nog meer op kosten jagen. Werd de impact van deze maatregel bestudeerd, vooral naar haar weerslag voor gezinnen met een laag inkomen?

De minister kan het amendement niet aanvaarden omdat het tegenstrijdig is met de regels van de Europese Unie inzake prijsbepalingen: de vrije concurrentie moet gelden.

Daarnaast stipt de minister aan dat niemand verplicht wordt om rijlessen te volgen; de vrije opleiding blijft behouden en dat is gratis. Jongeren die een rijbewijs zonder rijkschool hebben behaald, zijn trouwens dikwijls minder grote brokkenmakers dan de anderen. De vrije opleiding doet dus niets af aan de kwaliteit van de rijopleiding.

Tot slot meent de minister dat maximumdrempels opleggen dikwijls perverse gevolgen heeft. Het invoeren van maximumtarieven heeft in verschillende landen niet tot prijserosie geleid, eerder het tegendeel. In Duitsland werd de sector geliberaliseerd, waardoor de prijs voor één praktijk lesuur gemiddeld 25 euro bedraagt, tegenover 60 euro voor de liberalisering.

De heer D'Hooghe herhaalt zijn vraag over de impact van de kostprijs per gezin.

De minister antwoordt dat een rijopleiding in een rijkschool zeer duur kan zijn, maar ook hier zijn er verschillen: de jongere kan kiezen uit 3 mogelijkheden met betrekking tot het aantal lessen. Met andere woorden, de kostprijs schommelt tussen 1 000 euro en quasi gratis voor de vrije opleiding waar alleen het examengeld moet betaald worden. De minister on-

ces manifestaties. Cet amendement prévoit une procédure lourde et compliquée, ce qui n'est pas souhaitable.

M. D'Hooghe répète que le problème est que ces manifestations sont organisées sans que la commune en soit informée.

La ministre comprend l'argumentation développée mais estime qu'il serait trop compliqué d'en tenir compte dans cette loi.

Article 4quater

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 6 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à insérer une article *4quater* habilitant le Roi à fixer les tarifs maximums pour la formation à la conduite et les cours de perfectionnement.

M. D'Hooghe explique que la formation à la conduite ne doit pas avoir un coût excessif. Une amélioration de la formation à la conduite est certes tout à fait justifiable mais de très nombreuses plaintes dénoncent le coût de ces formations, surtout pour les familles comptant plusieurs enfants obligés de présenter plusieurs fois l'examen. Le permis de conduire par étapes accroîtra encore les coûts. L'impact de cette mesure, surtout sur les familles à bas revenus, a-t-il été étudié?

La ministre ne peut accepter cet amendement car il est contraire aux règles imposées par l'Union européenne pour la fixation des prix: la libre concurrence doit jouer.

Elle signale par ailleurs que nul n'est contraint de suivre des cours de conduite; la filière libre est maintenue et elle est gratuite. Les jeunes qui ont obtenu leur permis de conduire sans passer par une école de conduite sont d'ailleurs souvent moins casse-cou que les autres. La filière libre n'enlève donc rien à la qualité de la formation à la conduite.

Enfin, la ministre estime que la fixation de plafonds a souvent des effets pervers. Dans plusieurs pays, l'introduction de tarifs maximums n'a pas entraîné d'érosion des prix, au contraire. Le secteur a été libéralisé en Allemagne, ce qui a permis de ramener le prix moyen d'une heure de formation pratique à la conduite à 25 euros, contre 60 euros avant cette libéralisation.

M. D'Hooghe repose sa question relative à l'impact du coût de la formation pour chaque famille.

La ministre répond qu'une formation à la conduite suivie dans une école de conduite peut être très onéreuse mais que l'on observe là aussi des différences: le jeune a le choix entre trois possibilités quant au nombre d'heures de formation. Autrement dit, le prix varie entre 1 000 euros et quasi rien pour la filière libre où il ne faut acquitter que le droit d'inscription à

derstreept dat zij niet de intentie heeft om het volgen van lessen in een rijkschool verplicht te maken. De minister hoopt daarenboven dat de concurrentie tot lagere prijzen zal leiden.

Artikel 5

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 7 (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) in dat ertoe strekt het voorgestelde artikel 23bis aan te vullen met bepaling over de opvolgingsperiode na het behalen van het rijbewijs tijdens dewelke een aantal beperkingen gelden. Zo wordt voorzien dat de opvolgingsperiode wordt verlengd indien het rijbewijs wordt ingetrokken of indien de bestuurder wordt veroordeeld tot een verval van het recht op sturen.

De heer D'Hooghe verwijst naar de verantwoording bij dit amendement.

De minister kan het amendement niet aanvaarden omdat er nog bepaald moet worden hoeveel tijd de proefperiode in beslag zal nemen en welke beperkingen zullen gelden. De besprekingen moeten hierover nog beginnen.

De minister is geen voorstander van een verbod voor nieuwe chauffeurs om 's nachts of tijdens de weekends te rijden. Wie 's nachts moet werken, kan vaak niet anders dan zich met de wagen naar de werkplaats begeven. Een beperking van het aantal passagiers gaat daarenboven in tegen de wens om carpooling aan te moedigen of tegen de BOB-campagne. Trouwens, op die manier zouden jonge ouders die pas hun rijbewijs hebben behaald, hun kinderen niet meer kunnen meenemen in de wagen. Lineaire verboden zijn gevaarlijk omdat men het recht op mobiliteit niet kan ontzeggen aan jongeren omwille van enkele brokkenmakers op de weg.

De minister herhaalt dat de besprekingen nog moeten aangevat worden en wil niet verder gaan dan het rijbewijs met stappen; dit wil zeggen dat de periode tussen de initiële opleiding en de bijscholing wellicht zal beperkt worden tot ongeveer twee jaar. Een verlenging voor wie de bijscholing niet ernstig neemt of belangrijke inbreuken op de wegcode pleegt, verdient overweging.

Voor de heer Barbeaux is dit een zeer vaag artikel in de mate dat er veel aan de Koning wordt overgelaten. Waarom moeten er voorwaarden opgelegd worden aan een chauffeur die zijn rijbewijs heeft? Moeten dergelijke voorwaarden niet eerder opgelegd worden voor het behalen van het rijbewijs?

Artikel 23, § 1, 4, van de gecoördineerde wetten voorziet dat het rijbewijs afgeleverd wordt als de kandidaat slaagt voor een door de Koning in te richten examen over de kennis van wetten en reglementen en het gedrag ter voorkoming van ongevallen. In

l'examen. La ministre souligne qu'elle n'a pas l'intention d'imposer de suivre la formation auprès d'une école de conduite. Elle espère en outre que la concurrence fera baisser les prix.

Article 5

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 7 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) tendant à compléter l'article 23bis proposé par une disposition relative à la période de suivi après l'obtention du permis de conduire, période durant laquelle un certain nombre de restrictions sont imposées. Il est ainsi prévu une prorogation de cette période en cas de retrait du permis de conduire ou en cas de condamnation du conducteur à une déchéance du droit de conduire.

M. D'Hooghe renvoie à la justification de cet amendement.

La ministre ne peut accepter cet amendement parce qu'il reste à fixer la durée de la période de suivi et les restrictions à appliquer. Les discussions à ce sujet doivent encore débiter.

La ministre n'est pas partisane d'une interdiction de conduire pendant les nuits ou les week-ends pour les nouveaux conducteurs. Les travailleurs de nuit n'ont d'autre solution que de rejoindre leur lieu de travail en voiture. En outre, une restriction concernant le nombre de passagers va à l'encontre du souhait de promouvoir le carpooling ou la campagne BOB. Du reste, les jeunes parents qui viennent d'obtenir leur permis de conduire n'auraient plus la possibilité de véhiculer leurs enfants. Les interdictions linéaires sont dangereuses et ce n'est pas la présence d'une poignée de casse-cou sur nos routes qui doit priver les jeunes de leur droit à la mobilité.

La ministre répète que les débats doivent encore débiter et qu'elle ne souhaite pas aller plus loin que le permis de conduire par étapes, ce qui veut dire que la période entre la formation initiale et les cours de perfectionnement sera probablement limitée à deux ans environ. Une prorogation est envisageable pour ceux qui ne s'investiraient pas suffisamment dans ces cours de perfectionnement ou qui enfreindraient gravement le code de la route.

Pour M. Barbeaux, il s'agit d'un article extrêmement vague dans la mesure où une grande latitude est laissée au Roi. Pourquoi faut-il imposer des conditions à un conducteur qui a son permis de conduire? De telles conditions ne doivent-elles pas plutôt être imposées avant l'obtention du permis de conduire?

L'article 23, § 1^{er}, 4, des lois coordonnées prévoit que le permis de conduire est délivré après réussite, par le candidat, d'un examen à organiser par le Roi sur la connaissance des lois et réglementations et sur la conduite défensive. Dans quelle mesure vérifie-t-on

welke mate wordt het respecteren van deze voorwaarde nagegaan voor het behalen van het rijbewijs? Besteden de rij scholen en de examencentra wel voldoende aandacht aan een niet-agressief rijgedrag?

Zal de minister maatregelen treffen voor de financiële toegankelijkheid van de rij scholen? De minister legt weliswaar het accent op de vrije opleiding, maar het is niet door de vrije opleiding dat jonge chauffeurs een gedrag aanleren ter voorkoming van ongevallen. Veel hangt af van de begeleider.

Daarnaast stipt de heer Barbeaux aan dat de Raad van State opgemerkt heeft dat de wetgever duidelijk moet aangeven wat het verschil is tussen een school voor het besturen van motorvoertuigen en een centrum voor rijbijscholing. Waarom heeft de minister hier niet op geantwoord?

De heer Barbeaux wenst ook meer inlichtingen over de bestemmingen van deze verplichtingen. Zijn dit alleen de nieuwe bestuurders of ook de bestuurders die veroordeeld zijn tot een verval van het recht tot sturen?

Kan de minister enige toelichting verstrekken over het te nemen koninklijk besluit betreffende de voortgezette rijopleiding, meer bepaald over de duurtijd van de opleiding, de kostprijs ervan, wie wettelijk verplicht zal zijn om deze opleiding te volgen, een eventuele tussenkomst vanwege de overheid? Zal het alleen een praktische rijopleiding zijn of is er ook een theoretisch luik voorzien? Kunnen de bestaande rij scholen erkend worden als centrum voor voortgezette opleiding? Wat is de voorziene timing voor het opstellen van dit koninklijk besluit?

De minister stipt vooreerst aan dat de Raad van State zich heeft uitgesproken over het voorontwerp van wet en niet over de tekst in zijn voorliggende vorm die in het tweede lid van artikel 23*bis* tegemoet komt aan de opmerking van de Raad.

De voorliggende tekst erkent de bestaande centra voor voortgezette rijopleiding. Voor de toekomst zal de erkenning bij koninklijk besluit gebeuren. De idee van een voorlopig rijbewijs is dat de nieuwe bestuurders gedurende twee jaar ervaring opdoen, waarna een proef volgt, die niet alleen een praktische proef is maar waar ook het eigen rijgedrag in vraag wordt gesteld. De periode zal wellicht in bepaalde gevallen worden verlengd, wanneer dit uit de proef noodzakelijk mocht blijken of wanneer er ongelukken zijn gebeurd. Het is nog niet beslist of de proef na het voorlopig rijbewijs alleen een validering van het rijbewijs wordt.

Het is niet uitgesloten dat bestaande rij scholen ook een erkenning als centrum voor voortgezette rijopleiding zullen krijgen.

In feite zullen er twee koninklijke besluiten genomen worden: één over de erkenning van de centra

le respect de ces conditions avant l'obtention du permis de conduire? Les auto-écoles et les centres d'examen accordent-ils une attention suffisante au comportement non agressif dans la circulation?

La ministre prendra-t-elle des mesures pour rendre les auto-écoles financièrement accessibles? Si la ministre met l'accent sur la filière libre, ce n'est cependant pas cette filière qui apprend aux jeunes conducteurs à adopter un comportement qui leur permettra d'éviter les accidents. Beaucoup dépend de l'accompagnateur.

Par ailleurs, M. Barbeaux relève que le Conseil d'État a remarqué que le législateur devait indiquer avec précision la différence entre une école de conduite de véhicules à moteur et un centre de perfectionnement. Pourquoi la ministre n'a-t-elle pas répondu à cette question?

M. Barbeaux souhaite aussi obtenir davantage d'informations sur les personnes concernées par ces obligations. S'agit-il uniquement des nouveaux conducteurs ou également de ceux qui ont été condamnés à une déchéance du droit de conduire?

La ministre peut-elle quelque peu nous éclairer sur le futur arrêté royal relatif aux cours de perfectionnement à la conduite, plus précisément la durée de la formation, son coût et les personnes légalement tenues de suivre cette formation ainsi que sur une éventuelle intervention de l'État? S'agira-t-il seulement d'une formation pratique à la conduite ou un volet théorique est-il également prévu? Les auto-écoles existantes pourront-elles être agréées en tant que centres de perfectionnement? Quel délai prévoit-on pour la confection de cet arrêté royal?

La ministre indique d'abord que le Conseil d'État s'est prononcé sur l'avant-projet de loi et non sur le texte dans sa forme à l'examen, dont l'article 23*bis*, alinéa 2, répond à la remarque du Conseil.

Le texte à l'examen agréé les centres de perfectionnement à la conduite existants. À l'avenir, l'agrément se fera par arrêté royal. Le permis de conduire provisoire laisse le temps aux nouveaux conducteurs d'acquérir une expérience de deux ans. Après cela, ils subissent non seulement un examen pratique mais aussi un test de leur comportement dans la circulation. Dans certains cas, cette période pourra être prorogée si l'examen en fait apparaître la nécessité ou en cas d'accident. On n'a pas encore décidé si l'examen succédant au permis de conduire provisoire ne serait qu'une validation de celui-ci.

Il n'est pas exclu que les auto-écoles existantes reçoivent également un agrément en tant que centre de perfectionnement à la conduite.

En fait, on prendra deux arrêtés royaux: l'un pour l'agrément des centres de perfectionnement à la

voor voortgezette rijopleiding en één over de hervorming van de rijopleiding (de vrije opleiding, de opleiding via rij scholen, de organisatie van de voortgezette rijopleiding, de aard hiervan, de beperkingen tijdens de proefperiode, de kostprijs). Vanaf het ogenblik dat het voorliggende wetsontwerp door het Parlement is goedgekeurd, zal de minister de betrokkenen horen.

Wat de financiële kant van de zaak betreft, verklaart de minister dat de minister van Financiën een aanvraag heeft ingediend bij de Europese instanties om het BTW-tarief te verlagen van 21 naar 6 %.

Artikel 6

De heer Barbeaux dient het amendement nr. 28 in dat betrekking heeft op de vermindering van de minimumbedragen van de boetes voor zware overtredingen (eerste, tweede en derde graad). Er wordt niet geraakt aan de maxima.

Volgens de auteur is het niet door de boetes te verwijderen dat de verkeersveiligheid zal verhogen.

De categorisering van de overtredingen is op zich een goede zaak, maar de overtredingen zijn alleen gedefinieerd door de graad van sanctiëring en niet door het type overtreding. We kunnen ons zelfs de vraag stellen of, op grondwettelijk vlak, een definitie hierover in de memorie van toelichting volstaat. Behoort het niet tot de bevoegdheid van het Parlement om de overtredingen die strafrechtelijk worden gesanctioneerd, te definiëren? Vooral voor de eerste en tweede categorie stelt zich een probleem omdat er een gelijkaardige minimumbedrag is voorzien, zijnde 50 euro.

De minister onderstreept dat het bestaande minimumbedrag voor zware overtredingen reeds 50 euro is. De minister kan het amendement niet aanvaarden omdat een verlaging van de minimumbedragen geen goed signaal is.

Aangezien het minimum voor zware overtredingen die met een minnelijke schikking worden geregeld, reeds 50 euro is en niet wordt gewijzigd, trekt de heer Barbeaux zijn amendement in.

Globaal genomen worden de boetes evenwel verhoogd, hetgeen volgens de heer Barbeaux in sommige situaties zal leiden tot sociale problemen. Personen met een laag inkomen hebben meestal ook geen sterke opleiding genoten en zijn eerder bevreesd voor de rechterlijke macht. De rechter kan wel rekening houden met de precaire financiële toestand van de betrokkene, maar als de doelstelling is om meer met een minnelijke schikking te regelen en minder een beroep op de rechtbanken te doen, dan is de vraag of bij de minnelijke schikking ook rekening wordt gehouden met zijn financiële toestand. Voor sociaal zwakkeren werkt het perspectief van de rechtsgang

conduite (la filière libre, la formation dispensée par les auto-écoles, l'organisation des cours de perfectionnement à la conduite, leur nature, les restrictions au cours de la période d'essai, le coût). Dès que le Parlement aura voté le projet de loi, la ministre entendra les intéressés.

En ce qui concerne l'aspect financier, la ministre déclare que le ministre des Finances a déposé une demande auprès des instances européennes pour que le taux de TVA puisse être ramené de 21 à 6 %.

Article 6

M. Barbeaux dépose l'amendement n° 28 qui concerne la réduction des montants minimums des amendes pour infractions graves (premier, second et troisième degré). On ne touche pas aux maxima.

D'après l'auteur, ce n'est pas en quintuplant le montant des amendes que l'on va améliorer la sécurité routière.

La catégorisation des infractions est en soi une bonne chose, mais les infractions ne sont définies que par le degré de sanction et non par le type d'infraction. Nous pouvons même nous poser la question de savoir si, sur le plan constitutionnel, il est suffisant de les définir dans l'exposé des motifs. N'appartient-il pas au Parlement de définir les infractions sanctionnables sur le plan pénal? Un problème se pose en particulier pour la première et la seconde catégorie parce qu'il est prévu un montant minimum identique, à savoir 50 euros.

La ministre souligne que le montant minimum existant pour les infractions graves est déjà de 50 euros. La ministre ne peut accepter l'amendement car en diminuant les montants minimums, on n'envoie pas un bon signal.

M. Barbeaux retire son amendement puisque le minimum prévu pour les infractions graves réglées par un arrangement à l'amiable est déjà de 50 euros et qu'il n'est pas modifié,

Globalement, les amendes sont cependant relevées, ce qui, d'après M. Barbeaux, entraînera des problèmes sociaux dans certains cas. Le plus souvent, les personnes à faibles revenus n'ont pas bénéficié d'une solide formation et ont une appréhension vis-à-vis du pouvoir judiciaire. Le juge pourra en effet tenir compte de la précarité de la situation financière de l'intéressé, mais si l'objectif est d'en arriver à une multiplication des règlements à l'amiable et à une diminution des recours aux tribunaux, on peut se demander si les règlements à l'amiable tiendront également compte de la situation financière de l'intéressé. Pour les personnes socialement défavori-

eerder afschrikkend zodat zij quasi altijd de minnelijke schikking zullen aanvaarden, ook al betekent de opgelegde boete een financiële aderlating voor het gezin.

De minister kan de bezorgdheid van het lid onderschrijven, doch wijst op het gevaar van een systeem met twee stelsels waarin de regels niet gelden voor mensen met een laag inkomen uit vrees dat zij in een rampzalige toestand terecht komen. Het wetsontwerp houdt al voldoende rekening met de precaire toestand waarin sommigen zich kunnen bevinden. Voor diegenen die een beroep kunnen doen op gerechtelijke bijstand, zal er geen betaling worden geëist en kan de rechter eventueel een alternatieve straf uitspreken. Hiermee bedoelt de minister uiteraard niet dat de alternatieve straf de straf voor de « arme » is.

De heer D'Hooghe stipt aan dat het artikel 6 de boetes invoert. In de bevoegde Kamercommissie heeft de minister verklaard dat het voorliggende wetsontwerp niets bepaalt over de bedragen van de boeten bij een minnelijke schikking. Daarover wordt, bij omzendbrief, beslist door het college van procureurs-generaal en door de minister van Justitie. Er zou geen reden zijn om aan te nemen dat de boeten zullen worden verhoogd.

De heer D'Hooghe peilt evenwel naar de coherentie tussen de drie systemen. Voor het strafrechtelijk beleid voert men nieuwe boeten in: de politierechtbanken moeten zich houden aan bedragen van minimaal 275 euro, de bedragen geldig bij minnelijke schikking worden bepaald met een omzendbrief en dan is er het nieuwe systeem van bevel tot betaling dat wordt ingevoerd door het artikel 65*bis*. Indien de boeten voor de politierechtbanken effectief worden opgetrokken tot 275 euro, zou dit logischerwijze ook moeten gelden voor de twee andere systemen — gelukkig is dit niet het geval. Welke afspraken zijn er gemaakt met de procureur-generaal? In welke mate zullen de systemen van minnelijke schikking en bevel tot betaling op elkaar worden afgestemd?

De minister dient een tabel in die de behandeling van de verkeersboetes weergeeft:

sées, la perspective d'une procédure judiciaire a toujours un effet dissuasif. Par conséquent, ils accepteront pratiquement toujours le règlement à l'amiable, même si l'amende infligée représente une saignée financière pour la famille.

Si la ministre partage la préoccupation du membre, elle souligne le danger d'un système à deux clefs dans lequel les règles ne s'appliquent pas à des personnes à faibles revenus qui craignent de se retrouver dans une situation catastrophique. Le projet de loi tient déjà suffisamment compte de la situation précaire dans laquelle peuvent se trouver certaines personnes. Ceux qui auront recours à l'aide judiciaire n'auront rien à payer et le juge pourra éventuellement prononcer une peine alternative. Bien entendu, la ministre ne considère pas pour autant que la peine alternative est la peine du « pauvre ».

M. D'Hooghe signale que l'article 6 instaure les amendes. La ministre a déclaré en commission compétente de la Chambre que le projet de loi à l'examen ne dit rien des montants des amendes en cas de règlement à l'amiable. Ce sont le collège des procureurs généraux et le ministre de la Justice qui en décident, par circulaire. Il n'y aurait aucune raison d'accepter un relèvement des amendes.

M. D'Hooghe examine toutefois la cohérence entre les trois systèmes. Pour la politique pénale, on instaure de nouvelles amendes: les tribunaux de police doivent s'en tenir à des montants minimums de 275 euros, les montants en cas de règlement à l'amiable sont fixés par circulaire et l'article 65*bis* instaure le nouveau système d'ordre de paiement. Si les amendes devant les tribunaux de police sont effectivement relevées jusqu'à 275 euros, il serait logique que cette disposition s'applique également aux deux autres systèmes. Ce n'est heureusement pas le cas. Qu'a-t-on convenu avec le procureur général? Dans quelle mesure les systèmes de règlement à l'amiable et l'ordre de paiement seront-ils harmonisés?

La ministre dépose un tableau qui reproduit le traitement des infractions de roulage:

**BEHANDELING VAN VERKEERSBOETES, DE DOORBRAKEN IN HET WETSONTWERP
TRAITEMENT DES INFRACTIONS DE ROULAGE, LES AVANCÉES DU PROJET DE LOI**

Type van overtreding — Type d'infraction	Categorie van overtreding — Catégorie d'infraction	Type van overtreding — Type de traitement	Bedrag — Montant	Beroep — Recours	Social aspect — Aspect social
Overtredingen vastgesteld met behulp van automatische toestellen: radar, alcoholtest, camera (snelheid, alcohol, rood licht...). — <i>Infractions constatées au moyen d'appareils automatiques: radar, alcootest, caméra (vitesse, alcool, feu rouge...).</i>	Gewone en zware overtredingen. — <i>Infractions ordinaires et graves.</i> K	Het bevel tot betaling wordt binnen de 40 dagen naar de overtreder gezonden door het Parket. — <i>Ordre de paiement envoyé par le Parquet au contrevenant dans les 40 jours.</i> Als binnen het jaar een tweede overtreding wordt vastgesteld, kan het Parket het bedrag van het bevel tot betaling verdubbelen, een alternatieve strafmaatregel voorstellen of de zaak naar de rechter verwijzen. — <i>En cas de deuxième infraction constatée dans l'année, le Parquet peut soit doubler le montant de l'ordre de paiement, soit proposer une mesure alternative ou renvoyer devant le juge.</i>	Vast bedrag van minimum 50 euro. (definitief bedrag wordt bepaald bij koninklijk besluit). — <i>Montant fixe de 50 euros minimum (le montant définitif sera déterminé par arrêté royal).</i>	Betwisting (van de feiten en van de identiteit) 15 dagen na ontvangst van het PV, en vóór betaling van het bedrag. — <i>Contestation (sur matérialité et identité) 15 jours après la réception du PV, et avant paiement de la somme.</i> Verzoekschrift aan de rechtbank na het vereffenen van het bedrag. — <i>Requête auprès du tribunal après paiement de la somme.</i>	Verzoekschrift aan de rechtbank zonder betaling van het bedrag als de overtreder in aanmerking komt voor juridische bijstand. — <i>Requête auprès du tribunal sans paiement de la somme due si le contrevenant rentre dans le cadre de l'assistance judiciaire.</i>
		In de nieuwe wet werden de bedragen van de boetes herzien in functie van de categorie van de overtredingen. — <i>Montants des amendes revus dans la nouvelle loi en fonction de la catégorie de l'infraction.</i>			De rechter kan rekening houden met het inkomen van de overtreder en een boete opleggen onder het minimumbedrag. — <i>Le juge, en fonction des revenus du contrevenant, peut fixer une amende inférieure au seuil minimal.</i>
		De rechter kan een boete opleggen, K een werkstraf of het recht tot sturen vervallen verklaren (voor een periode van 8 dagen tot 5 jaar). De vervallenverklaring van het recht tot sturen is verplicht voor zware overtredingen van de derde graad. — <i>Le juge peut prononcer une amende, une peine K de travail ou une déchéance du droit de conduire (entre 8 jours et 5 ans). La déchéance est obligatoire pour les infractions graves de 3^e degré.</i>			

Type van overtreding — <i>Type d'infraction</i>	Categorie van overtreding — <i>Catégorie d'infraction</i>	Type van overtreding — <i>Type de traitement</i>	Bedrag — <i>Montant</i>	Beroep — <i>Recours</i>	Social aspect — <i>Aspect social</i>
---	---	--	-------------------------------	-------------------------------	--

Alle andere overtredingen (vastgesteld door een politie-agent zonder behulp van een automatisch toestel). — *Toutes les autres infractions (constatées par un agent de police sans intermédiaire d'un appareil automatique).*

Gewone overtreding (bv. 129 km/h op de autoweg). — *Infraction ordinaire (ex. 129 km/h sur autoroute).* K

Onmiddellijke inning mogelijk. — *Perception immédiate possible.*

25 euro. — 25 euros.

Zware overtreding (bv. 140 km/h op de autoweg). — *Infraction grave (ex. 140 km/h sur autoroute).* K

Overzending aan het Parket dat beslist tot een minnelijke schikking, tot een alternatieve straf of tot een verwijzing naar de rechtbank. — *Envoi au Parquet qui décide soit d'une transaction, soit d'une mesure alternative, soit renvoie devant le tribunal.*

N

De rechter kan een boete opleggen, K
een werkstraf of het recht tot sturen vervallen verklaren (voor een periode van 8 dagen tot 5 jaar). De vervallenverklaring van het recht tot sturen is verplicht voor zware overtredingen van de derde graad. — *Le juge peut prononcer une amende, K une peine de travail ou une déchéance du droit de conduire (entre 8 jours et 5 ans). La déchéance est obligatoire pour les infractions graves de 3^e degré.*

In de nieuwe wet werden de bedragen van de boetes herzien in functie van de categorie van de overtredingen. — *Montants des amendes revus dans la nouvelle loi en fonction de la catégorie de l'infraction.*

De rechter kan rekening houden met het inkomen van de overtreder en een boete opleggen onder het minimumbedrag. — *Le juge, en fonction des revenus du contrevenant, peut fixer une amende inférieure au seuil minimal.*

De heer D'Hooghe stelt verder vast dat de gemaakte categorisering van de overtredingen (bijlage 1 van het verslag van de bevoegde Kamercommissie, stuk Kamer, nr. 1915/6, blz. 107) zeer ver interpreteerbaar is. Zo wordt een overtreding van de derde graad omschreven als «wanneer er een toegenomen waarschijnlijkheid is van het veroorzaken van een ongeval». Dit is zo vaag dat er altijd een overtreding van de derde graad is; zelfs zijn wagen uit de garage halen en op de openbare weg brengen, is een dergelijke waarschijnlijkheid, want zolang men zijn wagen in de garage laat zal er uiteraard geen ongeval worden veroorzaakt. De vooropgestelde criteria zullen tot heel wat betwisting aanleiding geven.

De minister verwijst naar de discussie in de bevoegde Kamercommissie over de criteria en de categorieën. Er was een vraag om alle overtredingen in de wet op te nemen, hetgeen ondoenbaar is omdat er zo'n 600 overtredingen zijn. Er zal bijgevolg hierover een koninklijk besluit moeten genomen worden. Een andere vraag was om een document te beschikken zodat kon worden uitgemaakt in welke richting het koninklijk besluit zou gaan. Dit is het document waarnaar de heer D'Hooghe verwijst. Op de basis, zoals weergegeven in dat document, zal de Koning beslissen in welke categorie een overtreding thuis hoort.

De heer D'Hooghe verwijst verder naar § 2 waarin wordt bepaald dat een aantal reglementen, zoals met betrekking tot parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners, niet strafrechtelijk worden beboet. Hoe zullen deze reglementen dan worden afdgedwongen?

De minister stipt aan dat in veel gemeenten dit nu reeds het geval is; door het voorliggende ontwerp zal dezelfde regel gelden in alle gemeenten: dergelijke overtredingen worden beboet met een administratieve boete op gemeentelijk vlak. Aangezien dit type van parkeerovertradingen geen gevolgen hebben voor bijvoorbeeld zwakke weggebruikers, is er geen strafrechtelijke boete noodzakelijk. De minister onderstreept evenwel dat niet alle parkeerovertradingen administratiefrechtelijk worden beboet. Parkeren op het fietspad blijft strafrechtelijk beboet en wordt zelfs aanzien als een zware overtreding van de eerste categorie, want het is gevaarlijk voor zwakke weggebruikers.

Artikelen 7 tot 18

Bij deze artikelen worden geen amendementen ingediend, maar ze geven wel aanleiding tot opmerkingen.

Zo wijst de heer Barbeaux erop dat heel wat van deze artikelen een aanpassing aan de euro betreffen.

M. D'Hooghe constate ensuite que la catégorisation des infractions telle qu'elle a été effectuée (annexe 1 du rapport de la commission compétente de la Chambre, doc. Chambre, n° 1915/6, p. 107) peut être très largement interprétée. On parle ainsi d'infraction de troisième degré en cas de forte probabilité de causer un accident. Cette description est beaucoup trop vague: on peut en déduire qu'il y a toujours infraction du troisième degré... En effet, le seul fait de sortir sa voiture du garage implique une telle probabilité; tant que le véhicule reste au garage, aucun accident ne peut bien entendu être causé!

La ministre se réfère à une discussion qui a eu lieu au sein de la commission compétente de la Chambre au sujet des critères et des catégories. Il y avait été demandé de reprendre la totalité des infractions dans la loi, ce qui est irréalisable, vu leur grand nombre: environ 600. Un arrêté royal devra dès lors être pris. Une autre question visait à disposer d'un document permettant de déterminer le sens des dispositions de l'arrêté royal. Ce texte constitue le document auquel M. D'Hooghe se réfère. Le Roi décidera, sur la base des principes formulés dans le projet, de la catégorie dont relève une infraction.

M. D'Hooghe se réfère ensuite au paragraphe 2, lequel dispose que certains règlements — relatifs aux stationnements à durée limitée, aux stationnements payants et aux stationnements réservés aux riverains — ne sont pas sanctionnés pénalement. Comment pourra-t-on dès lors imposer leur respect?

La ministre signale que cette situation a déjà cours dans de nombreuses communes; le projet à l'examen permettra d'appliquer les mêmes règles dans toutes les communes: de telles infractions sont sanctionnées par une amende administrative décidée à l'échelon communal. Comme les infractions de ce type en matière de stationnement sont sans conséquences pour, par exemple, les usagers faibles de la route, une amende pénale n'est pas nécessaire. La ministre souligne également que toutes les infractions en matière de stationnement ne font pas l'objet d'une sanction administrative. Le stationnement sur les pistes cyclables reste sanctionné pénalement; il est même considéré comme une infraction grave de premier degré, car il est dangereux pour les usagers faibles de la route.

Articles 7 à 18

Ces articles n'ont pas fait l'objet d'amendements, mais suscitent quand même certaines observations.

M. Barbeaux fait ainsi remarquer qu'un grand nombre de ces articles ont trait au passage du franc

Waarom wordt het woord «frank» louter vervangen door het woord «euro» zonder dat het bedrag wordt aangepast? Zo wordt een boete van 500 frank herleid tot een boete van 500 euro, hetgeen toch een substantiële verhoging is.

De minister antwoordt dat dit het gevolg is van de aanpassing van de opdecimen.

De heer D'Hooghe stelt dat enkele van deze artikelen de voorziene gevangenisstraffen afschaffen. De regeling voorzien voor de minnelijke schikking gaat wel telkens uit van de mogelijkheid van een gevangenisstraf of een geldboete. Met andere woorden, door de afschaffing van de gevangenisstraf is de wettelijke basis van de minnelijke schikking verdwenen (artikel 216ter van het Wetboek van strafvordering).

De minister meent dat het feit dat de gevangenisstraf wordt geschrapt, de minnelijke schikking niet onmogelijk maakt.

De heer D'Hooghe snijdt vervolgens een ander probleem aan dat te maken heeft met de verzekeringspolissen. In heel wat polissen is er een verhaalmogelijkheid voor de verzekeringsmaatschappij voorzien indien de verzekerde een zware fout heeft gemaakt. Aangezien de categorie van de zware overtredingen sterk wordt uitgebreid, zullen de maatschappijen zich ook meer kunnen keren tegen hun verzekerde. Dat is één van de perverse effecten van dit wetsontwerp. Is de weerslag op dit vlak nagegaan?

Volgens de minister is er geen rechtstreekse wettelijke band tussen de bepalingen van dit wetsontwerp en de bepalingen in de verzekeringspolissen. De verzekeringsmaatschappijen zijn niet verplicht om de categorisering te volgen. Trouwens, deze materie behoort tot de bevoegdheid van de minister van Economische Zaken.

De heer D'Hooghe wenst meer uitleg bij het bedrag met de identificatie van het voertuig dat als een zware overtreding van de tweede graad wordt geklasseerd.

De minister legt uit dat deze bepaling de politie in staat moet stellen om de fraude met hetgeen op het inschrijvingsformulier van de wagen staat, aan te pakken. De politie is vragende partij voor deze bepaling.

Artikel 19

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 8 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat wordt toegelicht door de heer D'Hooghe.

Het amendement strekt ertoe in het ontworpen artikel 38 van het wetsontwerp twee wettelijke gronden voor verval van het recht op sturen, te schrappen. Het betreft de 0,5 promille alcoholnorm overeenkomstig artikel 34 van het koninklijk besluit van

belge à l'euro. Pourquoi le mot «franc» est-il simplement remplacé par le mot «euro», sans que le montant soit adapté? Une amende de 500 francs se voit ainsi portée à 500 euros, ce qui constitue une augmentation pour le moins considérable!

La ministre répond que c'est une conséquence de l'adaptation des décimes additionnels.

M. D'Hooghe constate que certains de ces articles suppriment les peines de prison prévues. Or, le régime prévu de règlement à l'amiable est basé sur la double possibilité de l'emprisonnement ou de l'amende. En d'autres termes, en supprimant l'emprisonnement, on supprime la base légale de l'arrangement à l'amiable (article 216ter du Code d'instruction criminelle).

La ministre estime que la suppression de l'emprisonnement ne rend pas impossible le règlement à l'amiable.

M. D'Hooghe aborde ensuite un autre problème, ayant trait aux polices d'assurances. De nombreuses polices prévoient une possibilité de recours pour la compagnie d'assurances en cas d'infraction lourde commise par l'assuré. Comme la catégorie relative aux infractions graves a été fortement élargie, les compagnies pourront se retourner plus souvent contre l'assuré. C'est l'un des effets pervers de ce projet de loi. A-t-on analysé cette conséquence?

Il n'existe, selon la ministre, aucun lien légal direct entre les dispositions de ce projet de loi et celles des polices d'assurances. Les compagnies d'assurances ne sont pas obligées de suivre la catégorisation. Cette matière relève d'ailleurs de la compétence du ministre des Affaires économiques.

M. D'Hooghe souhaiterait obtenir un complément d'information sur la fraude à l'identification du véhicule, classée parmi les infractions graves de deuxième degré.

La ministre explique que cette mesure doit permettre à la police de s'attaquer à la fraude sur la base des mentions indiquées sur le certificat d'immatriculation de la voiture. La police est demandeuse d'une telle disposition.

Article 19

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 8 (doc. Sénat, n° 2-1402/2), qui est commenté par M. D'Hooghe.

L'amendement vise à supprimer, dans l'article 38 du projet de loi, deux motifs légaux de déchéance du droit de conduire. Il s'agit de la norme de 0,5 pour mille d'alcool dans le sang, conformément à l'article 34 de l'arrêté royal du 16 mars 1968 concernant la

16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en de zware overtredingen van 1e categorie voorzien door artikel 29 van het genoemde koninklijk besluit. Tenslotte wordt gevraagd om het specifiek verval van het recht tot sturen tijdens het weekend mogelijk te maken voor alle chauffeurs.

De minister antwoordt dat het verval van recht tot sturen niet automatisch wordt opgelegd, maar alleen door de rechter kan worden uitgesproken.

Het verval van het recht tot sturen tijdens het weekend is een maatregel om de specifieke problematiek van de weekendongevallen bij jongeren te bestrijden. Indien dit nu ook zou worden voorzien voor de andere chauffeurs, wordt deze sanctie ernstig afgezwakt.

De heer Thissen verwijst naar de punten 4^o en 5^o van het artikel 19 van de wet die de samenloop van overtredingen bepalen. Het betreft hier meer bepaald het rijden onder invloed en de overtreding van het artikel 419*bis* of het artikel 420*bis* van de strafwet. Welnu, deze artikelen worden voorgesteld in de artikelen 34 en 35 van het wetsontwerp. Bijgevolg moet het artikel 19 tussen haakjes worden geplaatst tot de artikelen 34 en 35 zijn besproken.

Het lid sluit zich aan bij het standpunt van de heer D'Hooghe en is van mening dat de mogelijkheid tot vervallenverklaring van het recht op sturen in het weekend zou moeten worden uitgebreid tot alle bestuurders. Een vervallenverklaring van het recht op sturen gedurende de week dreigt het beroepsleven van de betrokkene in het gedrang te brengen. Deze maatregel staat inderdaad buiten verhouding en stemt niet meer overeen met de wil van de wetgever.

Het lid wenst te weten of er gerichte controles zullen worden uitgevoerd om na te gaan of deze bepaling wordt geëerbiedigd.

De minister preciseert dat de controles door de federale politie aanzienlijk werden uitgebreid. De politiezones ontvangen steun van het boetefonds om meer controles te kunnen verrichten.

De heer Thissen vraagt zich af of wie zijn recht op sturen vervallen ziet verklaard en toch nog rijdt, een zwaardere of een nieuwe straf opgelegd krijgt.

De minister antwoordt dat het bepalende criterium blijft hoe lang de betrokkene al over een rijbewijs beschikt. Er bestaat echter een minderheid van nieuwe bestuurders die al ouder zijn.

De heer Thissen vraagt om de praktische modaliteiten te preciseren voor het uitvoeren van een oplegging krachtens artikel 19 van het wetsontwerp.

police de la circulation routière, et des infractions graves de première catégorie prévues par l'article 29 dudit arrêté royal. Il est, enfin, demandé d'étendre à tous les conducteurs la déchéance spécifique du droit de conduire pendant le week-end.

La ministre répond que la déchéance du droit de conduire n'est pas imposée de manière automatique et qu'elle ne peut être prononcée que par le juge.

La déchéance du droit de conduire pendant le week-end est une mesure de lutte contre la problématique spécifique des accidents du week-end, qui concernent principalement les jeunes. Le fait d'étendre cette mesure aux autres conducteurs aurait pour effet d'atténuer considérablement cette sanction.

M. Thissen se réfère aux points 4^o et 5^o de l'article 19 du projet de loi qui prévoient le concours d'infractions. Il s'agit notamment de la conduite en état d'ivresse et de l'infraction à l'article 419*bis* ou à l'article 420*bis* du Code pénal. Or, ces articles sont proposés aux articles 34 et 35 du projet de loi. Dès lors, il convient de mettre entre parenthèses l'article 19 jusqu'à ce que les articles 34 et 35 soient discutés.

Le membre se rallie au point de vue de M. D'Hooghe et estime que la possibilité de la déchéance du droit de conduire pendant le week-end devrait être étendue à l'ensemble des chauffeurs. Une déchéance du droit de conduire infligée pendant la semaine risque de mettre en danger la vie professionnelle de l'intéressé. En effet, il s'agit d'une mesure disproportionnée qui ne correspond plus à la volonté du législateur.

Le membre souhaite savoir si un dispositif de contrôles ciblés sera mis en place pour vérifier le respect de cette disposition.

La ministre précise que les contrôles effectués par la police fédérale ont été augmentés de manière considérable. En outre, par le biais du fond des amendes, un soutien des zones de police est mis en place pour qu'elles effectuent plus de contrôles.

M. Thissen se demande si une personne déchue qui conduit est susceptible d'encourir une aggravation de la première peine ou une nouvelle peine ?

La ministre répond qu'actuellement le fait de conduire en étant déchue de ce droit constitue déjà une incrimination. Ce principe n'est pas changé par le projet de loi.

M. Thissen demande de préciser les modalités pratiques à prévoir pour la mise en œuvre d'une mesure d'immobilisation en vertu de l'article 19, du projet de loi.

De minister antwoordt dat deze maatregel niet vaak wordt toegepast, maar dat men inderdaad moet nadenken over de tenuitvoerlegging ervan.

De heer Ramoudt wijst erop dat de regering alles in het werk stelt om de naleving van het verval van recht tot sturen te kunnen controleren. Spreker stelt voor om de betrokkene zelf te laten kiezen tussen het betalen van een aanzienlijke geldboete of het inleveren van zijn nummerplaat. Deze laatste optie is zeer doeltreffend omdat men effectief het gebruik van de wagen verliest. Een uitzondering zou gemaakt worden voor de chauffeurs van bedrijfswagens of leasing wagens die rijden voor derden. Hier zouden enkel boetes kunnen worden opgelegd.

Artikel 20bis (nieuw)

De heren D'Hooghe et Caluwé dienen het amendement nr. 9 in dat ertoe strekt een artikel 20bis(nieuw) in te voegen (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

De heer D'Hooghe licht het amendement toe. Het voorziet de mogelijkheid voor de rechter om een verval van recht tot sturen uit te spreken als veiligheidsmaatregel voor personen met psychische rijongeschiktheid. Er wordt ook voorgesteld om gespecialiseerde centra voor verkeerstherapie te erkennen en instellingen aan te duiden voor de screening van deze therapie.

De minister antwoordt dat het zeer ingewikkeld zal zijn om een aangepaste therapie te vinden voor een psychische aandoening en om het bestaan ervan aan te tonen bij ontstentenis van enige wetenschappelijke grond.

De heer Thissen sluit zich aan bij het standpunt van de minister.

Artikel 21

De heren D'Hooghe et Caluwé dienen het amendement nr. 10 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat ertoe strekt het bijkomende verval van recht tot sturen, opgelegd wegens een inbreuk op de initiële vervallenverklaring, te schrappen.

De minister antwoordt dat de rechter nog over andere sanctiemogelijkheden beschikt als hij van mening is dat een bijkomend verval van recht tot sturen geen zin heeft.

De heer Thissen herhaalt zijn vraag of het nu gaat om een uitbreiding van de eerste straf of om een nieuwe straf.

De minister antwoordt dat het hier gaat om een verzwaaarde straf.

De heer Thissen antwoordt dat sturen als zijn recht op sturen vervallen verklaard is vanuit strafrechtelijk oogpunt anders wordt beoordeeld dan de eerste overtreding.

La ministre répond que cette mesure n'est pas appliquée fréquemment mais qu'il convient de réfléchir sur sa mise en pratique.

M. Ramoudt souligne que le gouvernement met tout en œuvre pour pouvoir contrôler efficacement le respect de la déchéance du droit de conduire. L'orateur propose de laisser l'intéressé choisir lui-même entre le paiement d'une amende importante ou la remise de sa plaque minéralogique. Cette dernière option est très efficace parce que l'on ne peut plus utiliser sa voiture. Une exception devrait être prévue pour les chauffeurs de voitures d'entreprise ou de leasing qui roulent pour des tiers. Dans ce cas, seules des amendes pourraient être imposées.

Article 20bis (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 9 visant à insérer un article 20bis (nouveau) (doc. Sénat, n° 2-1402/2).

M. D'Hooghe commente l'amendement. Celui-ci prévoit la possibilité pour le juge de prononcer une déchéance du droit de conduire pour raison de sécurité à l'égard des personnes présentant une incapacité psychique de conduire. Il est également proposé de reconnaître des centres spécialisés en thérapie spécifique de la circulation et d'agréer des organismes chargés de procéder à un examen de cette thérapie.

La ministre répond qu'il serait très compliqué de trouver une thérapie adéquate pour une affection psychique et d'en démontrer l'existence, faute de base scientifique.

M. Thissen se rallie au point de vue de la ministre.

Article 21

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 10 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à supprimer la déchéance supplémentaire du droit de conduire pour cause de violation de la déchéance initiale.

La ministre répond que le juge dispose encore d'autres possibilités de sanction lorsqu'il estime qu'une déchéance supplémentaire du droit de conduire n'a aucun sens.

M. Thissen réitère sa question de savoir s'il s'agit de l'élargissement de la première sanction ou d'une deuxième sanction.

La ministre répond qu'il s'agit d'une peine renforcée.

M. Thissen répond que conduire en étant déchu du droit de conduire a bien une autre qualification pénale que la première infraction.

Artikel 24bis (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 11 in dat ertoe strekt een artikel 24bis (nieuw) in te voegen (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

De heren D'Hooghe et Caluwé dienen vervolgens de amendementen nrs. 12 en 13 in die subsidiaire amendementen op het amendement nr. 11 zijn (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

De heer D'Hooghe wijst erop dat dit amendement samen moet gelezen worden met het amendement nr. 28 op artikel 6 dat een afzwakking voorziet van de verhoging van de boetes en met de amendementen nrs. 24 en 29 op artikel 36 betreffende de opdecimen op de strafrechtelijke boetes.

Volgens spreker heeft deze administratieve en automatische intrekking van het rijbewijs bij belangrijke verkeersinbreuken meer impact dan de hoge geldboetes. Het lid stelt echter dat de zware inbreuken van de laagste categorie geen aanleiding kunnen geven tot dergelijke intrekking. Zo zullen parkeerovertredingen niet kunnen leiden tot verval van recht tot sturen. Bovendien zal bij koninklijk besluit een praktische regeling worden uitgewerkt voor de intrekking van het rijbewijs in geval van vlucht na een verkeersinbreuk.

De minister verklaart dat het verval van recht tot sturen niet kan worden uitgesproken als de verkeersinbreuk valt onder het regime van de onmiddellijke inning van de boete, de minnelijke schikking of het bevel tot betalen.

Wat betreft de parkeerovertredingen die de veiligheid van andere weggebruikers in gevaar brengen, herhaalt de minister dat deze nu als zware inbreuken worden beschouwd.

Artikel 24ter (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 14 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat ertoe strekt een artikel 24ter (nieuw) in te voeren.

Volgens de heer D'Hooghe heeft het amendement tot doel fraude met rijbewijzen te voorkomen. Zo vragen sommige bestuurders een duplicaat van hun rijbewijs aan onder het voorwendsel dat ze het origineel verloren hebben, maar in werkelijkheid beschikken ze dan over twee rijbewijzen. Indien hun duplicaat wordt ingetrokken beschikken ze nog over het origineel rijbewijs. Er wordt dan ook voorgesteld om een databank van ingetrokken rijbewijzen aan te leggen, die de politie kan consulteren.

De minister antwoordt dat overeenkomstig artikel 30 van het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie

Article 24bis (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 11 visant à insérer un article 24bis (nouveau) (doc. Sénat, n° 2-1402/2).

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent ensuite les amendements n°s 12 et 13, subsidiaires à l'amendement n° 11. (doc. Sénat, n° 2-1402/2).

M. D'Hooghe souligne que cet amendement doit être lu conjointement avec l'amendement n° 28 à l'article 6 qui atténue l'augmentation des amendes, et avec les amendements n°s 24 et 29 à l'article 6 relatif aux centimes additionnels sur les amendes pénales.

Selon l'orateur, ce retrait administratif et automatique du permis de conduire, à la suite d'infractions importantes au code de la route aura davantage d'impact que des amendes élevées. Le membre affirme toutefois que les infractions graves de la catégorie inférieure ne pourront pas entraîner un tel retrait. Ainsi, les infractions relatives au stationnement ne pourront pas entraîner une déchéance du droit de conduire. En outre, un arrêté royal prévoira une réglementation pratique de retrait du permis de conduire en cas de délit de fuite après infraction au code de la route.

La ministre déclare que la déchéance du droit de conduire ne peut être prononcée lorsque l'infraction au code de la route tombe sous le coup du régime de la perception immédiate de l'amende, du règlement amiable ou de l'injonction de payer.

En ce qui concerne les contraventions en matière de stationnement qui mettent en danger la sécurité des autres usagers, la ministre répète qu'elles sont désormais considérées comme des infractions graves.

Article 24ter (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 14 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à insérer un article 24ter (nouveau).

Selon M. D'Hooghe, l'amendement a pour but d'empêcher les fraudes portant sur les permis de conduire. Certains conducteurs demandent un duplicata de leur permis de conduire sous le prétexte qu'ils ont perdu l'original. Mais en réalité, ils disposent de deux permis de conduire. Si leur duplicata est retiré, ils disposent toujours de l'original. Il est dès lors proposé de créer une base de données des permis retirés, que la police puisse consulter.

La ministre répond que, conformément à l'article 30 de l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation

over het wegverkeer dergelijke fraude strafrechtelijk reeds wordt vervolgd.

De minister wijst er evenwel op dat een dergelijke databank niet kan aangelegd worden omdat er geen informatielink bestaat tussen enerzijds de gemeenten die de rijbewijzen uitreiken en anderzijds de parketten.

Artikel 27

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 15 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

De heer D'Hooghe licht het amendement toe. Het amendement voorziet de mogelijkheid voor het parket om het voertuig te immobiliseren wanneer de bestuurder rijdt zonder geldig rijbewijs of terwijl hij vervallen verklaard is van het recht tot sturen.

De minister merkt op dat de immobilisatie van het voertuig als veiligheidsmaatregel geen automatisch karakter heeft. Op deze manier zou men immers ook de andere gebruikers van het voertuig treffen.

Artikel 27bis (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 16 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat ertoe strekt een artikel 27bis (nieuw) in te voeren.

Volgens de heer D'Hooghe voorziet dit amendement de overheveling van een strafrechtelijke bepaling van de technische voertuigenwet van 21 juni 1985 naar het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer. Deze bepaling betreft het in verkeer brengen van opgedreven voertuigen, wat een strafbaar gedrag is.

De minister antwoordt dat deze inbreuk betrekking heeft op de uitrusting van de wagen en niet op het gedrag van de betrokkene. Het is dus niet nodig deze bepaling over te hevelen naar dit wetsontwerp.

Artikel 28bis (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 17 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat ertoe strekt een artikel 28bis(nieuw) in te voeren.

De heer D'Hooghe verwijst voor de toelichting en het antwoord van de minister naar het amendement nr. 16.

Artikel 30

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 18 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

routière, les fraudes de ce type sont déjà poursuivies pénalement.

La ministre souligne également que l'on ne peut créer une telle base de données parce qu'il n'existe aucune connexion informatique entre, d'une part, les communes qui délivrent les permis et, d'autre part, les parquets.

Article 27

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 15 (doc. Sénat n° 2-1402/2).

M. D'Hooghe commente l'amendement. Celui-ci prévoit la possibilité pour le parquet d'immobiliser le véhicule lorsque son conducteur ne dispose pas d'un permis de conduire valable ou lorsqu'il a été déchu du droit de conduire.

La ministre souligne que l'immobilisation du véhicule en tant que mesure de sécurité ne peut pas revêtir un caractère automatique. En effet, cela reviendrait à toucher également les autres utilisateurs du véhicule.

Article 27bis (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 16 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à insérer un article 27ter (nouveau).

Selon M. D'Hooghe, cet amendement prévoit le transfert d'une disposition pénale de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doit répondre tout véhicule vers l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière. Cette disposition concerne la mise en circulation de véhicules dont la vitesse ou la puissance a été augmentée, ce qui est pénalement punissable.

La ministre répond que cette violation concerne l'équipement des voitures et non le comportement de l'intéressé. Il n'est donc pas nécessaire de transférer cette disposition dans le présent projet.

Article 28bis (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 17 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à insérer un article 28bis (nouveau).

Pour la justification et la réponse de la ministre, M. D'Hooghe renvoie à l'amendement n° 16.

Article 30

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 18 (doc. Sénat, n° 2-1402/2).

Volgens de heer D'Hooghe moet dit amendement samen gelezen worden met het artikel 31 van het wetsontwerp. Het strekt ertoe interferentie te vermijden tussen enerzijds het systeem van de minnelijke schikking en de onmiddellijke inning en anderzijds de administratieve afhandeling voorzien door het voorgestelde artikel 65*bis* opgenomen in artikel 31 van het wetsontwerp. Het voorziet dat het systeem van de minnelijke schikking niet van toepassing is op inbreuken die administratief worden afgehandeld.

De minister ondersteunt het amendement niet omdat het zou verhinderen dat de parketten alternatieve straffen opleggen.

De heer Thissen vindt dat artikel 30 overbodig is, aangezien er reeds een uitvoerige reglementering bestaat inzake de minnelijke schikking en de oplegging van voertuigen.

Artikel 31

De heer Siquet dient amendement nr. 1 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2), dat ertoe strekt de verplichting om te betalen teneinde toegang te hebben tot een rechtscollege te doen vervallen. Deze verplichting is strijdig met het beginsel dat iedereen het recht heeft om door een rechter te worden gehoord en om zijn zaak te pleiten. Het Europees Verdrag voor de rechten van de mens staat immers niet toe dat er moet worden betaald om een verzoek te kunnen indienen bij een rechter.

De heer D'Hooghe sluit zich aan bij het standpunt van de heer Siquet.

De heer Thissen vraagt of de betrokkene de boete moet betalen indien de feiten betwist worden.

De minister antwoordt dat, overeenkomstig § 1 van het in artikel 31 van het wetsontwerp voorgestelde artikel 65*bis*, het bevel tot betaling enkel kan worden opgelegd voor zover de vaststelling is gebeurd op geautomatiseerde wijze of met behulp van een technisch hulpmiddel en voor zover de procureur des Konings oordeelt dat er geen betwisting bestaat nopens de materialiteit der feiten of de identiteit van de overtreder. Wanneer naar zijn oordeel de materialiteit der feiten of de identiteit van de bestuurder niet onbetwistbaar vaststaat, kan de in dit artikel bepaalde procedure van bevel tot betaling niet toegepast worden.

De minister verduidelijkt dat krachtens § 4 van artikel 65*ter* dat artikel 34 van het wetsontwerp voorstelt, de overtreder moet betalen binnen de maand na de kennisgeving van het bevel tot betaling. Zo werd het tijdstip van de overtreding dichterbij het tijdstip van de betaling gebracht. Dat ondersteunt de inspanningen van de politie en verhoogt de ontrafende kracht van de straf.

Selon M. D'Hooghe, cet amendement doit être rapproché de l'article 31 du projet de loi. Cet article vise à éviter les interférences entre, d'une part, le système de la transaction et de la perception immédiate et, d'autre part, le traitement administratif prévu par l'article 65*bis* proposé, repris dans l'article 31 du projet de loi. Il prévoit que le système de la transaction ne s'applique pas aux infractions faisant l'objet d'un traitement administratif.

La ministre ne soutient pas l'amendement parce qu'il empêcherait les parquets d'imposer des peines alternatives.

M. Thissen estime que l'article 30 revêt un caractère superflu étant donné qu'une réglementation exhaustive existe déjà en matière de transaction et d'immobilisation du véhicule.

Article 31

M. Siquet dépose l'amendement n° 1 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à éliminer l'obligation de devoir payer afin d'avoir accès à un tribunal. Celle-ci est contraire au principe selon lequel chacun a le droit d'être entendu par un juge et défendre sa cause. En effet, la Convention européenne des droits de l'homme interdit toute condition pécuniaire pour déposer une requête auprès d'un juge.

M. D'Hooghe se rallie au point de vue de M. Siquet.

M. Thissen demande si l'intéressé est tenu de payer l'amende si les faits sont contestés.

La ministre répond que conformément au § 1 de l'article 65*bis* proposé par l'article 31 du projet de loi, l'ordre de paiement ne peut pas être imposé que pour autant que la constatation se soit passée de manière automatisée ou par l'aide d'un moyen technique ou pour autant que le procureur du Roi juge qu'il n'y a pas de contestation quant à la matérialité ou à l'identité du contrevenant. Si la matérialité des faits et l'identité du contrevenant ne sont pas établis, la procédure d'ordre de paiement n'est pas applicable.

La ministre précise que conformément au § 4 de l'article 65*ter* proposé par l'article 34 du projet de loi, le contrevenant est tenu de payer dans le mois de la notification de l'ordre de paiement. De cette manière, le moment de la faute a été rapproché du moment du paiement de l'amende. Cela soutient l'effort policier et augmente l'effet dissuasif de la peine.

De minister wijst er bovendien op dat krachtens § 7 van artikel 31 van het wetsontwerp, personen met een laag inkomen die een beroep kunnen doen op rechtsbijstand, niet onmiddellijk hoeven te betalen.

De heer Siquet verklaart dat mensen die diep in de schulden zitten niet automatisch in de categorie vallen van de personen die recht hebben op rechtsbijstand, en bijgevolg niet beschermd worden.

De heer Siquet vraagt zich ook af waarom het bedrag van de boete met 25% wordt verhoogd als de overtreder aan het bevel tot betaling niet geheel voldoet. In de meeste gevallen leggen de ontvangers der domeinen immers een intrest van 10% op voor laattijdige betaling.

De minister antwoordt dat deze verhoging nu al van toepassing is en dus niets uitzonderlijks heeft.

De heer Malcorps is voorstander van een loutere administratieve afhandeling van een zo groot mogelijk aantal verkeersinbreuken. Dit wetsontwerp is een stap in de goede richting omdat het in gaat tegen de straffeloosheid van de verkeersinbreuken.

De minister verwijst naar de tabel betreffende de behandeling van de verkeersovertredingen. De regering baseert zich op bestaande bedragen en beperkt zich tot het invoeren van een meer coherente indeling van die overtredingen.

Artikel 32

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 19 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

De heer D'Hooghe licht het amendement toe. Het voorziet dat de helft van de opbrengsten uit processen-verbaal, opgesteld door de lokale politie, aan de betrokken politiezone worden overgemaakt. Er wordt ook voorgesteld het actieplan van de lokale politie jaarlijks bij te werken en de beteugeling van verkeersinbreuken om de drie jaar te evalueren.

De minister antwoordt dat er niet noodzakelijk een verband bestaat tussen de toekenning aan politiezones van financiële middelen uit het boetefonds en de frequentie van de controles in die zones.

Artikel 33

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 20 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

De heer D'Hooghe verwijst naar de bespreking van artikel 21. 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? Is het al dan niet een nieuwe sanctie of

De plus, la ministre souligne que, conformément au § 7 de l'article 31 du projet de loi, les personnes à faible revenus qui ont droit à l'assistance judiciaire ne doivent toutefois pas payer immédiatement.

M. Siquet estime que les personnes surendettées ne rentrent pas d'office dans la catégories des personnes qui ont droit à l'assistance judiciaire et ne sont donc pas protégées.

M. Siquet demande également pourquoi le montant de l'amende est majoré de 25% si le contrevenant ne satisfait pas entièrement à l'ordre de paiement. Or, les receveurs des domaines imposent dans la plupart des cas, des intérêts de retard de 10%.

La ministre répond que cette majoration s'applique déjà actuellement et n'a pas de caractère exceptionnel.

M. Malcorps est partisan d'un traitement purement administratif d'un nombre aussi important que possible d'infractions au Code de la route. Le présent projet constitue un pas dans la bonne direction parce qu'il s'attaque à l'impunité dont jouissent ceux qui commettent de telles infractions.

La ministre se réfère au tableau relatif au traitement des infractions de roulage. Le gouvernement se base sur les montants existants des transactions et se limite à introduire qu'une catégorisation plus cohérente des infractions routières en la matière.

Article 32

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 19 (doc. Sénat, n° 2-1402/2).

M. D'Hooghe commente l'amendement. Celui-ci prévoit que la moitié des recettes provenant des procès-verbaux dressés par la police locale soit transférée à la zone de police concernée. Il est également proposé que le plan d'action de la police locale soit complété chaque année et que la répression des infractions au Code de la route fasse l'objet d'une évaluation tous les trois ans.

La ministre répond qu'il n'y pas de lien automatique entre l'octroi des moyens financiers aux zones de police en provenance du fonds des amendes et l'intensité des contrôles faits dans ces zones.

Article 33

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 20 (doc. Sénat, n° 2-1402/2).

M. D'Hooghe renvoie à la discussion de l'article 21. Quel est le lien entre la déchéance qui est prononcée en première instance et la seconde déchéance qui doit compenser le non-paiement des amendes? S'agit-il d'une nouvelle sanction ou d'un

een verzwaring van de eerste sanctie bij een tweede inbreuk?

De minister antwoordt dat het om een twee afzonderlijke inbreuken gaat. In artikel 69 worden de veroordelingen tot boete bedoeld die niet vereffend worden. De minister herinnert er aan dat het bepalen van een vervangende straf niet verplicht is. Het gaat over een mechanisme waarvan wordt gedacht dat het «aanmoedigt» om een boete te betalen.

Artikel 33bis (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 21 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat ertoe strekt een artikel 33bis(nieuw) te voegen.

De heer D'Hooghe verklaart dat amendement de oprichting voorziet van een centrum voor verkeersslachtoffers dat hulp moet bieden aan verkeersslachtoffers en hun familie, en de bevolking moet sensibiliseren.

De minister antwoordt dat gemeenschappen bevoegd zijn voor de oprichting van dergelijk centrum. Daarenboven bestaan er al Justitiehuzen die slachtoffers kunnen voorlichten en bestaan er ook diensten voor hulp aan slachtoffers op gemeenschapsniveau.

Artikel 35

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 22 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

De heer D'Hooghe licht het amendement toe. Het voorziet een verzwaring van de straffen tot twee jaar voor verkeersinbreuken die verwondingen tot gevolg hebben. Indien er een maximum strafmaat van 5 jaar geldt voor verkeersinbreuken die de dood tot gevolg hebben, dan moet ook de maximum strafmaat voor overtredingen die verwondingen tot gevolg hebben, worden verhoogd tot 2 jaar, want dergelijke verwondingen kunnen tot een zeer invaliditeit tot gevolg hebben.

Artikel 35bis (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 23 in (stuk Senaat, 2-1402/2) dat ertoe strekt om een artikel 35bis (nieuw) in te voegen.

De heer D'Hooghe legt uit dat het amendement voorziet dat een veroordeling wegens een zware verkeersinbreuk niet meer automatisch na drie jaar uit het strafregister wordt geschrapt om banalisering van de inbreuk tegen te gaan.

De minister geeft aan dat artikel 619 van het Wetboek van strafvordering wordt toegepast op de

renforcement de la première sanction lorsqu'une seconde infraction est commise?

La ministre répond qu'il s'agit d'une seconde infraction indépendante de la première. L'article 69 vise les condamnations à payer une amende qui ne sont pas acquittées. La ministre rappelle qu'il n'est pas obligatoire d'infliger une peine de substitution. Il s'agit d'un mécanisme dont on pense qu'il «encouragera» le paiement des amendes.

Article 33bis (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 21 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à introduire un article 33bis (nouveau).

M. D'Hooghe déclare que l'amendement prévoit la création d'un centre qui doit offrir une aide aux victimes d'accidents de la route ainsi qu'à leur famille et qui doit sensibiliser la population.

La ministre répond que les communautés sont compétentes pour la création d'un tel centre. De plus, il existe déjà des Maisons de justice qui peuvent s'occuper de l'orientation des victimes et il existe également des services d'aide aux victimes au niveau des communautés.

Article 35

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 22 (doc. Sénat, n° 2-1402/2).

M. D'Hooghe commente l'amendement. Celui-ci prévoit que les peines passent à deux ans pour les infractions au Code de la route ayant entraîné des blessures. Si une peine maximale de cinq ans s'applique aux infractions au Code de la route ayant entraîné la mort, la peine maximale pour les infractions ayant entraîné des blessures doit passer à deux ans. En effet, de telles blessures peuvent entraîner une grave invalidité.

Article 35bis (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 23 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) visant à insérer un article 35bis (nouveau).

Comme l'explique M. D'Hooghe, l'amendement propose qu'une condamnation pour infraction grave au Code de la route ne soit plus rayée automatiquement du casier judiciaire après trois ans, et ce afin de combattre le phénomène de banalisation des infractions.

Le ministre signale que l'article 619 du code d'instruction criminelle s'applique aux infractions au

overtredingen in het wegverkeer, maar dat het niet van toepassing is bij overtredingen waarbij zware lichamelijke verwondingen worden veroorzaakt.

Artikel 36

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 24 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2).

De heer D'Hooghe verwijst naar de verantwoording bij dit amendement en acht het opnemen van een algemene bepaling inzake het verhogen van de opdecimen in het wetsontwerp niet wenselijk.

De heren Barbeaux en Thissen dienen het amendement nr. 29 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat er eveneens toe strekt dit artikel te schrappen.

De heer Thissen is van oordeel dat de bedragen van de boeten voldoende zijn verhoogd om niet nog eens een verhoging van de opdecimen in te voeren. Spreker wenst het niveau te behouden dat de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimen op 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.

De minister antwoordt dat het artikel 36 een politieke keuze van de regering is.

Artikel 38

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 25 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat strekt tot de oprichting van een gespecialiseerde verkeerspolitie.

De heer D'Hooghe vraagt aan de minister om de omschakeling van de provinciale verkeersseenheden van de federale politie tot autosnelwegenpolitie te verduidelijken.

De minister antwoordt dat de politiezones in het kader van de politiehervorming belast zijn met het grootste deel van de verkeerscontrole, terwijl de federale politie hierin een relatief kleiner aandeel heeft. Er worden aan de provinciale verkeersseenheden echter 70 bijkomende agenten toegewezen en bovendien krijgen ze ook controle apparatuur.

Artikel 44bis (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 26 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat strekt tot het invoeren van een artikel 44bis (nieuw).

De heer D'Hooghe wijst erop dat het amendement tot doel heeft de BTW-aanslagvoet op de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rijsscholen van 21 naar 6% te brengen.

Code de la route, sauf en cas d'infraction ayant occasionné des blessures graves.

Article 36

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 24 (doc. Sénat, n° 2-1402/2).

M. D'Hooghe se réfère à la justification de cet amendement et juge non souhaitable l'insertion dans le projet d'une mesure générale concernant l'augmentation des décimes additionnels.

MM. Barbeaux et Thissen déposent l'amendement n° 29 (doc. Sénat, n° 2-1402/2), qui vise également à supprimer cet article.

M. Thissen est d'avis que les amendes ont suffisamment augmenté pour ne pas procéder à une nouvelle hausse des décimes additionnels. L'intervenant souhaite s'en tenir au niveau fixé par la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales.

De plus, une telle modification légale sort du cadre de la circulation routière. Elle n'a donc pas sa place dans un projet de loi consacré exclusivement à la sécurité routière.

La ministre répond que l'article 36 correspond à un choix politique du gouvernement.

Article 38

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 25 (doc. n° Sénat, 2-1402/2) visant à créer une police de la circulation spécialisée.

M. D'Hooghe demande à la ministre d'expliquer la conversion des unités provinciales de circulation de la police fédérale en police des autoroutes.

La ministre répond que, dans le cadre de la réforme des polices, la majorité des contrôles de circulation incombent aux zones de police, alors que la police fédérale n'en traite qu'un nombre plus limité. Septante agents supplémentaires sont toutefois affectés aux unités provinciales de circulation et le matériel nécessaire au contrôle sera mis à leur disposition.

Article 44bis (nouveau)

MM. D'Hooghe et Caluwé déposent l'amendement n° 26 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) tendant à insérer un article 44bis (nouveau).

M. D'Hooghe souligne que l'amendement vise à ramener le taux de TVA pour la formation et le perfectionnement à la conduite dispensés par des auto-écoles agréées de 21 à 6%.

De minister verwijst naar haar eerder gegeven antwoord: de minister van Financiën heeft een vraag tot verlaging van de BTW-aanslagvoet voorgelegd aan de Europese instanties.

De EEG-regelgeving legt criteria vast voor het BTW-regime dat op diverse goederen en diensten van toepassing is. Elke lidstaat mag binnen een bepaalde aanslagvoet vrij 5 productklassen en diensten aanwijzen die een uitzondering zijn op de algemeen geldende regels. Het probleem is dat als België de rijopleiding er als uitzondering in wil, dat een andere goederenklasse eruit moet.

Artikel 44ter (nieuw)

De heren D'Hooghe en Caluwé dienen het amendement nr. 27 in (stuk Senaat, nr. 2-1402/2) dat strekt tot het invoeren van een artikel 44ter (nieuw).

De heer D'Hooghe wijst erop dat dit amendement aansluit op het amendement nr. 26. Er wordt voorgesteld de kosten van de rijopleiding te aanzien als beroepskosten en fiscaal aftrekbaar te maken via een aanvulling van het artikel 104 van het Wetboek van Inkomstenbelasting.

De minister verklaart zij het amendement niet steunt. De rijopleiding van personeelsleden wordt immers vaak betaald door de ondernemingen zelf.

V. STEMMINGEN

Het amendement nr. 1 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen bij 1 onthouding.

De amendementen nrs. 2 tot 12 worden verworpen met 9 tegen 2 stemmen bij 1 onthouding.

De amendementen nrs. 13 en 14 worden verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

De amendementen nrs. 15 tot 27 worden verworpen met 9 tegen 2 stemmen bij 1 onthouding.

Het amendement nr. 28 wordt ingetrokken door de auteur.

Het amendement nr. 29 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen bij 2 onthoudingen.

La ministre renvoie à la réponse qu'elle a donnée précédemment: le ministre des Finances a déposé une demande de réduction du taux de TVA aux instances européennes.

La réglementation européenne fixe des critères pour le système de TVA applicable à différents biens et services. Chaque État membre peut, à l'intérieur d'un taux déterminé, choisir librement 5 classes de produits et services qui constituent une exception aux règles générales. Le problème est que si la Belgique veut faire de la formation à la conduite une exception, elle doit exclure une autre classe de produits.

Article 44ter (nouveau)

MM. D'Hooghe en Caluwé déposent l'amendement n° 27 (doc. Sénat, n° 2-1402/2) tendant à insérer un article 44ter (nouveau).

M. D'Hooghe souligne que cet amendement se rattache à l'amendement n° 26. On propose de considérer les frais liés à une formation à la conduite comme des frais professionnels et de les rendre déductibles par un ajout à l'article 104 du Code des Impôts sur les revenus.

La ministre déclare ne pas soutenir l'amendement. La formation à la conduite des membres du personnel est en effet généralement payée par les entreprises.

V. VOTES

L'amendement n° 1 est rejeté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

Les amendements n° 2 à 12 sont rejetés par 9 voix contre 2 et 1 abstention.

Les amendements n°s 13 et 14 sont rejetés par 9 voix contre 3.

Les amendements n°s 15 à 27 sont rejetés par 9 voix contre 2 et 1 abstention.

L'amendement n° 28 est retiré par son auteur.

L'amendement n° 29 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 8 voix contre 2 et 2 abstentions.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd door de 10 aanwezige leden.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 10 membres présents.

De Rapporteurs,

De Voorzitter,

Les Rapporteurs,

Le Président,

D. RAMOUDT.
M. KESTELYN-SIERENS.

P. DE GRAUWE.

D. RAMOUDT.
M. KESTELYN-SIERENS.

P. DE GRAUWE.