

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 2004-2005**


---

5 JUILLET 2005

**Projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière**

---

*Procédure d'évocation*


---

**RAPPORT**

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES FINANCES ET DES AFFAIRES  
ÉCONOMIQUES  
PAR  
M. KONINCKX**

---

**BELGISCHE SENAAAT**


---

**ZITTING 2004-2005**


---

5 JULI 2005

**Wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer**

---

*Evocatieprocedure*


---

**VERSLAG**

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR  
DE FINANCIËN EN VOOR  
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER KONINCKX**

---

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie :

**Président / Voorzitter :** Jean-Marie Dedecker.**Membres / Leden :**

SP.A-SPIRIT	Mimount Bousakla, Flor Koninckx, André Van Nieuwerkerke.
VLD	Stéphanie Anseeuw, Jean-Marie Dedecker, Luc Willems.
PS	Pierre Galand, Joëlle Kapompolé, Olga Zrihen.
MR	Jihane Annane, Berni Collas, Marie-Hélène Crombé-Berton.
CD&V Vlaams Belang CDH	Etienne Schouppe, Jan Steverlynck. Frank Creyelman, Anke Van dermeersch. Christian Brotcorne.

**Suppléants / Plaatsvervangers :**

Jacinta De Roeck, Christel Geerts, Bart Martens, Myriam Vanlerberghe.  
Jacques Germeaux, Stefaan Noreilde, Patrik Vankrunkelsven, Paul Wille.  
Sfia Bouarfa, Jean Cornil, Jean-François Istasse, Philippe Mahoux.  
Jacques Brotchi, Alain Destexhe, Nathalie de T' Serclaes, François Roelants du Vivier.  
Wouter Beke, Mia De Schampelaere, Hugo Vandenberghe.  
Yves Buysse, Nele Jansegers, Wim Verreycken.  
Francis Delpérée, Clotilde Nyssens.

*Voir :***Documents du Sénat :****3-1269 - 2004/2005 :**

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****3-1269 - 2004/2005 :**

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

## I. INTRODUCTION

Le projet de loi à l'examen, qui relève de la procédure bicamérale facultative, a été déposé initialement à la Chambre des représentants par le gouvernement (doc. Chambre, n° 51-1428/1).

Il a été adopté par la Chambre des représentants le 30 juin 2005, par 77 voix et 44 abstentions, et transmis au Sénat le 1<sup>er</sup> juillet 2005. Le Sénat l'a évoqué le 1<sup>er</sup> juillet 2005.

La commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 5 juillet 2005, en présence du ministre de la Mobilité.

## II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DE LA MOBILITÉ

Les dispositions à l'examen modifient de manière restreinte la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière. Outre des adaptations techniques mineures, les modifications peuvent être classées en quatre catégories.

### A. Tutelle des règlements complémentaires en matière de circulation

La loi relative à la police de la circulation routière tendait à supprimer la surveillance par l'État fédéral des règlements complémentaires arrêtés par les communes. Cette disposition a toutefois supprimé en même temps la compétence de contrôle des régions. Pour répondre à une observation de la Cour d'arbitrage, le projet à l'examen rétablit cette compétence, tandis que la surveillance fédérale est effectivement supprimée, conformément à l'intention initiale.

### B. Catégorisation des infractions

Une modification importante a pour objet d'adapter l'article 29 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, tel qu'il a été remplacé par la loi du 7 février 2003. Cet article qui habilite le Roi à catégoriser les infractions constitue l'essence de l'actuelle loi relative à la police de la circulation routière. De fait, bien que la Cour d'arbitrage n'ait pas annulé cet article, elle n'en demande pas moins que l'on inscrive dans la loi même des critères formulés en termes généraux, permettant au Roi de catégoriser les infractions. Selon la Cour d'arbitrage, le texte proposé doit indiquer en termes généraux les motifs pour lesquels une infraction est réputée plus grave qu'une autre.

## I. INLEIDING

Dit optioneel bicameraal wetsontwerp werd in de Kamer van volksvertegenwoordigers oorspronkelijk ingediend als een wetsontwerp van de regering (stuk Kamer, nr. 51-1428/1).

Het werd op 30 juni 2005 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers, met 77 stemmen bij 44 onthoudingen, en op 1 juli 2005 overgezonden aan de Senaat. De Senaat heeft het ontwerp op 1 juli 2005 geëvoceerd.

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 5 juli 2005 in aanwezigheid van de minister van Mobiliteit.

## II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER VAN MOBILITEIT

De voorliggende bepalingen houden een beperkte wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid in. Deze wijzigingen kunnen, behoudens kleine technische aanpassingen, worden onderverdeeld in vier categorieën.

### A. Voogdij over aanvullende verkeersreglementen

De verkeerswet wilde het toezicht van de federale overheid over de aanvullende, door de gemeentes uitgevaardigde, verkeersreglementen afschaffen. Hierdoor werd evenwel ook de toezichtsbevoegdheid van de gewesten afgeschaft. Dat laatste wordt thans, in antwoord op een opmerking van het Arbitragehof, in ere hersteld terwijl de federale toezichtsbevoegdheid wel degelijk, zoals oorspronkelijk de bedoeling was, afgeschaft blijft.

### B. Categorisering overtredingen

Een belangrijke wijziging betreft de aanpassing van artikel 29 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en vervangen bij de wet van 7 februari 2003. Dat artikel bevat de bevoegdheid om de overtredingen te catalogeren en vormt de kern van de huidige verkeerswet. Immers, alhoewel het artikel niet door het Arbitragehof is vernietigd, vraagt het Arbitragehof toch dat in algemene bewoordingen in de wet zelf criteria worden opgenomen volgens dewelke de Koning de overtredingen kan categoriseren. Volgens het Arbitragehof moet er in algemene termen in de tekst een aanwijzing aanwezig zijn over de redenen waarom de ene overtreding als zwaarder wordt aanzien dan een andere.

L'article 29 de la loi sur la circulation routière a été revu pour répondre à l'observation formulée par la Cour d'arbitrage.

Le ministre souligne ensuite que la réforme proposée de l'article 29 précité est le résultat d'un consensus qui s'est dégagé à l'issue d'une vaste concertation avec les diverses parties concernées, notamment la police, le parquet et d'autres organisations telles que le *Voetgangersbeweging*, la *Fietsersbond*, les clubs automobiles, etc. La catégorisation des infractions, telle qu'elle est proposée, respecte la logique de la loi relative à la police de la circulation routière, qui est d'éviter les accidents. Cet objectif est à la base de la catégorisation des infractions.

Les infractions de la quatrième catégorie créent directement un risque d'accident entraînant quasi automatiquement un dommage corporel (danger direct, dommage physique quasi inévitable), les infractions de la troisième catégorie créent directement un risque d'accident sans plus (danger direct), les infractions de la deuxième catégorie peuvent conduire indirectement à un accident (elles créent un danger indirect). Toutes les infractions qui ne peuvent être classées dans l'une de ces trois catégories sont des infractions de la première catégorie.

Le ministre fait remarquer que dans son avis 38.573/4, le Conseil d'État note ce qui suit : « Il est permis d'en conclure que les critères définis par l'article 29, § 1<sup>er</sup>, en projet, sont trop imprécis pour encadrer et limiter efficacement le pouvoir [...] de classer les infractions aux règlements pris en exécution de la loi relative à la circulation routière, en différentes catégories. » (voir doc. Chambre, n<sup>o</sup> 51-1428/9).

Après examen, le ministre a décidé, en concertation avec le Conseil des ministres, de ne pas suivre le Conseil d'État sur ce point. Il indique qu'il n'est pas possible de définir des notions telles que « indirectement » et « directement », à l'instar d'autres termes comme « volontaire » et « involontaire » utilisés dans des domaines apparentés du droit, avec plus de précision qu'en utilisant les termes proprement dits et il renvoie à cet égard à sa note juridique (voir annexe).

De plus, la Chambre des représentants a décidé de ne prendre aucun risque en la matière. Elle a inséré à cet effet dans l'article proposé un nouveau paragraphe, ainsi rédigé : « Tout arrêté pris en exécution du § 1<sup>er</sup> du présent article qui n'est pas confirmé par la loi dans les douze mois qui suivent son entrée en vigueur, cesse de produire ses effets. »

Pour la catégorisation des infractions, le Roi doit donc s'en tenir aux critères qui ont été inscrits dans l'article 29 de la loi sur la circulation routière conformément à l'arrêt de la Cour d'arbitrage. L'appréciation finale de l'exercice technique appartiendra

Om tegemoet te komen aan de opmerking van het Arbitragehof, werd artikel 29 van de verkeerswet herzien.

De minister beklemtoont vervolgens dat de voorgestelde hervorming van voornoemd artikel 29 een consensus is die het resultaat vormt van een ruim overleg met de verschillende betrokken partijen zoals onder andere de politie, het parket en ook andere organisaties zoals de voetgangersbeweging, de fietsersbond, automobilistenclubs, enz. De voorgestelde onderverdeling respecteert daarbij de logica van de verkeerswet, namelijk ongevallen vermijden. Deze doelstelling ligt aan de basis van de onderverdeling van de overtredingen.

Overtredingen van de vierde categorie creëren rechtstreeks een risico op ongeval waarbij lichamelijke schade quasi-onvermijdelijk is (direct gevaar, quasi-onvermijdelijke fysieke schade), overtredingen van de derde categorie creëren rechtstreeks risico op een ongeval zonder meer (direct gevaar), overtredingen van de tweede categorie kunnen onrechtstreeks leiden tot een ongeval (creëert een indirect gevaar). Alle andere overtredingen die niet in één van deze drie categorieën ondergebracht kunnen worden, zijn overtredingen van de eerste graad.

De minister merkt op dat de Raad van State in zijn advies 38.573/4 het volgende verklaart : « Daaruit kan worden geconcludeerd dat de criteria bepaald in het ontworpen artikel 29, § 1, onvoldoende duidelijk zijn om de overtredingen van reglementen vastgesteld ter uitvoering van de verkeerswet in verschillende categorieën in te delen, op doelmatige wijze te kunnen omkaderen en afbakenen » (zie St. Kamer, nr. 51-1428/9).

De minister heeft, na onderzoek en in overleg met de Ministerraad, besloten de Raad van State op dat punt niet te volgen. Hij stelt dat de begrippen « onrechtstreeks » en « rechtstreeks » net zoals andere termen in aanverwante rechstakken, zoals bijvoorbeeld de woorden « opzettelijk » en « onopzettelijk » in het strafrecht, niet preciezer kunnen worden omschreven dan door het woord zelf en hij verwijst hiervoor naar zijn juridische nota (zie bijlage).

Bovendien werd in de Kamer van volksvertegenwoordigers beslist om op dit vlak geen enkel risico te nemen. Daartoe werd in het voorgestelde artikel een nieuwe paragraaf ingevoegd die stelt dat : « Elk besluit genomen ter uitvoering van § 1 van dit artikel dat niet bij wet wordt bekrachtigd binnen 12 maanden na de inwerkingtreding ervan, houdt op uitwerking te hebben. »

De Koning dient zich bij het indelen van de overtredingen dus te houden aan de criteria die overeenkomstig het arrest van het Arbitragehof werden ingeschreven in artikel 29 van de verkeerswet. Het eindoordeel van deze technische oefening wordt aan

au Parlement. Le Parlement pourra donc vérifier si le Roi a appliqué les critères correctement.

### C. Retrait du permis de conduire

Selon la Cour d'arbitrage, le retrait du permis de conduire par le procureur du Roi pour une période de plus de 15 jours ne peut être considéré comme une mesure de sécurité. Dans la mesure où il s'agit d'une sanction, le juge doit pouvoir contrôler le retrait. La disposition modificative qui permettait au procureur de retirer le permis pour une période de plus de quinze jours a été annulée par la Cour d'arbitrage, ce qui a eu pour effet de remettre en vigueur l'ancienne disposition, en vertu de laquelle le procureur peut retirer le permis pour une période de quinze jours au maximum. Selon le projet à l'examen, le procureur du Roi peut également retirer le permis de conduire pour une période inférieure ou égale à 15 jours. Par la suite, la mesure peut certes être reconduite deux fois pour une durée de trois mois au maximum, mais cette prolongation doit être prononcée par le juge de police. La procédure de retrait du permis de conduire est ainsi mise en phase avec l'arrêt n° 154/2004 de la Cour d'arbitrage.

### D. Dépenalisation du stationnement momentané

Le stationnement momentané est précisé dans le projet de loi à l'examen conformément à l'interprétation initiale qu'en avait donnée le législateur. La pratique ayant montré que la dépenalisation était interprétée par certaines instances, y compris les procureurs, d'une manière plus large que ne l'avait entendu le législateur, la police n'était plus en mesure d'exercer un contrôle sur bon nombre de nuisances. À la demande des communes, le projet de loi à l'examen précise donc la portée de la dépenalisation dans la loi elle-même, de manière à renouer avec l'interprétation initiale du législateur.

## III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Durant formule quelques observations. En premier lieu, elle rappelle que la modification de la loi qui a eu lieu en 2002 avait pour but non seulement de réduire le nombre d'accidents, mais également de privilégier les usagers faibles. Or, elle ne retrouve plus ce dernier objectif dans le projet de loi actuel. En second lieu, elle déplore que le ministre n'ait pas tenu compte de l'avis du Conseil d'État qui a proposé de prévoir dans la loi des dispositions aussi spécifiques que possible. Cela peut constituer un obstacle quant à la sécurité juridique ainsi qu'à la mobilisation de la population dans l'esprit de la loi. En troisième lieu, elle

het parlement voorgelegd. Het parlement zal dus controleren of de Koning de criteria juist heeft toegepast.

### C. Intrekking rijbewijs

De intrekking van het rijbewijs door de procureur des Konings voor een periode langer dan 15 dagen kan volgens het Arbitragehof niet als een beveiligingsmaatregel worden aangemerkt. Aangezien het een sanctie betreft, moet de rechter de intrekking kunnen toetsen. De wijzigingsbepaling die de procureur toeliet om het rijbewijs langer dan 15 dagen in te trekken werd door het Arbitragehof vernietigd, waardoor de oude bepaling die voorziet dat de procureur het rijbewijs voor een periode van maximaal 15 dagen kan intrekken terug van kracht werd. In het hier voorgestelde ontwerp kan de procureur des Konings het rijbewijs eveneens intrekken voor een periode die korter of gelijk is aan 15 dagen. Daarna kan de maatregel weliswaar tweemaal voor een periode van ten hoogste drie maand verlengd worden, maar moet deze verlenging uitgesproken worden door de politierechter. De procedure van de intrekking van het rijbewijs wordt hiermee aangepast aan het arrest van het Arbitragehof nr. 154/2004.

### D. Depenalisering van tijdelijk parkeren

Het tijdelijk parkeren wordt in het hier voorliggende wetsontwerp gespecificeerd overeenkomstig de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever. Aangezien uit de praktijk gebleken is dat bepaalde instanties, tot en met de procureurs, de depenalisering ruimer interpreteren dan de wetgever had bedoeld, konden vele overlastsituaties niet meer door de politie gecontroleerd worden. Op vraag van de gemeenten wordt in het hier voorliggende wetsontwerp de draagwijdte van het depenaliseren in de wet zelf gespecificeerd om zo terug aansluiting te vinden bij de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever.

## III. ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Durant heeft enkele opmerkingen. Ten eerste herinnert zij eraan dat de wetswijziging van 2002 niet alleen tot doel had om het aantal ongevallen te verminderen, maar ook om de zwakke weggebruiker beter te beschermen. Dat laatste vindt zij echter niet terug in het huidige wetsontwerp. Ten tweede betreurt zij het dat de minister geen rekening heeft gehouden met het advies van de Raad van State, die voorgesteld heeft om zo specifiek mogelijke bepalingen in de wet op te nemen. Dat kan een hinderpaal zijn voor de rechtszekerheid en voor het aansporen van de bevolking via de *ratio legis*. Ten

se demande si les taux proposés des amendes suffiront à alimenter les zones de police et à financer la prévention routière. En quatrième lieu, elle attire l'attention sur la nécessité de disposer, dans des délais plus brefs, de statistiques et de chiffres quant à la sécurité routière.

Le ministre rétorque que le Conseil d'État a même estimé que le projet contenait déjà trop de dispositions spécifiques à l'égard des usagers faibles. Quant aux remarques générales du Conseil, le ministre stipule que la Chambre a opté pour une solution maximale en faisant élaborer des arrêtés royaux qui devront être ensuite sanctionnés par une loi. En effet, seul ce procédé permettra d'aboutir à des dispositions très spécifiques qui ne risquent pas d'être annulées. Pour ce qui est du Fonds de la sécurité routière, le ministre estime que la création d'une zone de police supplémentaire (la police fédérale des routes) de même qu'une meilleure coordination avec la justice feront augmenter la totalité des amendes perçues. Pour ce qui est des statistiques, le ministre déclare être partisan d'un baromètre de sécurité routière tel que la France le pratique. Cette méthode consiste à comparer les chiffres du parquet des douze derniers mois avec ceux des douze mois précédents. Il considère que les chiffres des parquets constituent les données les plus complètes et permettent donc d'établir des statistiques plus fiables.

Mme Van dermeersch demande pourquoi il est prévu, dans le nouvel article 29, § 5, qu'en cas de circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite sans qu'elle puisse être inférieure à un euro. Selon elle, une telle possibilité n'est pas courante.

Le ministre précise que cette option existait également auparavant et qu'elle n'a été supprimée que par la loi du 7 février 2003. Son rétablissement est le signe de la pleine confiance redonnée aux juges de police. Maintenant que l'effet de choc des amendes très sévères a porté ses fruits, il est souhaitable de rencontrer le vœu des juges de police de pouvoir réduire le montant de l'amende dans certains cas spécifiques.

Mme Anseeuw estime qu'il faudrait prévoir une période de transition avant l'entrée en vigueur de la loi.

Le ministre répond que plusieurs organisations concernées ont également souhaité que l'on prenne le temps nécessaire pour faire entrer la loi en vigueur. C'est la raison pour laquelle celle-ci n'entrera pas en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2005, mais vraisemblablement le 1<sup>er</sup> février 2006. Le ministre a l'intention de bien préparer cette entrée en vigueur, principalement en ce qui concerne l'information de la population et, donc, le renforcement de l'assise sociale de la loi. Dans la logique de celle-ci, il faut effectivement faire prendre

derde vraagt zij zich af of de voorgestelde tarieven van de boetes voldoende zullen zijn om de politiezones te spijzen en om de verkeerspreventie te financieren. Ten vierde vestigt zij de aandacht op de noodzaak om op kortere termijn te beschikken over statistieken en cijfers over de verkeersveiligheid.

De minister antwoordt dat de Raad van State geoordeeld heeft dat het ontwerp juist te veel specifieke bepalingen voor de zwakke weggebruikers bevat. Wat betreft de algemene opmerkingen van de Raad, wijst de minister erop dat de Kamer gekozen heeft voor een maximale oplossing door koninklijke besluiten te laten opstellen die vervolgens bij wet bekrachtigd moeten worden. Alleen op die manier kan men immers heel specifieke bepalingen invoeren die geen risico lopen om vernietigd te worden. Wat betreft het Fonds voor de verkeersveiligheid, meent de minister dat de oprichting van een bijkomende politiezone (de federale wegpolitie) en een betere coördinatie met het gerecht het totale aantal geïnde boetes zal doen stijgen. Wat betreft de statistieken, is de minister voorstander van een barometer van de verkeersveiligheid zoals die in Frankrijk bestaat. Met deze methode vergelijkt men de cijfers van het parket over de laatste twaalf jaar met die van de twaalf voorgaande jaren. Die gegevens zijn immers de meest volledige en dus de meest geschikte om betrouwbare statistieken op te stellen.

Mevrouw Van dermeersch vraagt waarom in het nieuwe artikel 29, § 5, wordt bepaald dat bij verzachtende omstandigheden de geldboete mag worden verminderd, zonder dat ze minder dan één euro mag bedragen. Volgens haar is dergelijke mogelijkheid niet gebruikelijk.

De minister verduidelijkt dat deze mogelijkheid vroeger eveneens bestond en pas afgeschaft werd met de wet van 7 februari 2003. De herinvoering getuigt van een herwonnen volledig vertrouwen in de politierechters. Nu het schokeffect van de zeer strenge boetes zijn vruchten heeft afgeworpen, is het wenselijk om tegemoet te komen aan de wens van de politierechters om in specifieke gevallen het bedrag van de boete te kunnen verlagen.

Mevrouw Anseeuw is van oordeel dat een overgangsperiode nodig is vooraleer de wet in werking kan treden.

De minister antwoordt dat ook verschillende betrokken organisaties de wens hebben uitgedrukt dat de nodige tijd zou worden genomen om de wet van kracht te laten worden. Om deze reden zal ze niet in werking treden op 1 oktober 2005, doch waarschijnlijk op 1 februari 2006. Hij is voornemens om de inwerkingtreding goed voor te bereiden, meer in het bijzonder wat de informatieverstrekking aan de bevolking en dus de verhoging van het maatschappelijk draagvlak betreft. In de logica van de wet moet

conscience aux citoyens que les amendes visent à réprimer et à prévenir les comportements dangereux dans la circulation.

Mme Zrihen souhaite obtenir plus de précisions quant à la nouvelle méthode pour les statistiques de la sécurité routière. Le ministre compte-t-il présenter les statistiques de manière semestrielle ou de manière annuelle ?

Le ministre rappelle que le baromètre est un système de statistiques mensuelles qui permettent de révéler le rythme des accidents. En effet, l'on dispose tous les mois d'un chiffre portant sur les douze derniers mois comparés avec les douze mois précédents. Ainsi, le chiffre du mois de mai 2005 sera prochainement disponible et il portera sur la période juin 2004-mai 2005 comparée avec la période juin 2003-mai 2004. Il s'agit toutefois de chiffres bruts émanant des parquets et qui doivent encore faire l'objet d'une analyse. L'Institut national de Statistique a l'habitude de corriger ses données à l'aide de cette méthode.

Mme Durant fait observer qu'en dehors des statistiques, l'évaluation qualitative de la sécurité routière mérite l'attention. Elle se réfère à la manière dont les citoyens voient le problème et modifient leur comportement. De plus, il convient de ne pas négliger la formation à la conduite comme chantier de responsabilisation.

Le ministre souligne que d'un point de vue global, il reste toujours des pistes à explorer. Il se propose de soumettre une note générale portant sur la sécurité routière à la Chambre des représentants. Il a entamé des discussions avec la ministre de la Justice et les procureurs généraux en vue de trouver une approche plus équilibrée du rapport entre la criminalité routière et la sécurité routière ainsi que de la problématique de la récidive. Quant à la formation à la conduite, des efforts seront entrepris pour libérer la filière libre et faciliter l'organisation des cours par des petites associations et l'agrément de nouvelles écoles. Le but est de regrouper tous ces aspects en un seul arrêté royal. Cet arrêté partira de trois principes : prix plus visible, expérience mieux intégrée dans la formation et l'obtention d'un permis de conduire par tout le monde à partir de l'âge de 18 ans.

Mme Zrihen souhaite obtenir des précisions quant à l'affectation actuelle du Fonds des amendes (dorénavant dénommé « Fonds de la sécurité routière »).

Le ministre déclare préparer une modification de la loi, procédure qui est en cours de concertation avec les régions. Cette concertation n'est certes pas facile, vu la demande de la région flamande de récupérer 80 % des amendes perçues. Toutefois, le ministre s'attend à un surplus considérable (de 20 millions d'euros) en faveur du fonds.

inderdaad het besef worden bijgebracht dat boetes bedoeld zijn om gevaarlijk verkeersgedrag te beteugelen en te voorkomen.

Mevrouw Zrihen wil graag meer informatie over de nieuwe methode voor de statistieken van de verkeersveiligheid. Is de minister van plan de statistieken halfjaarlijks of jaarlijks voor te stellen ?

De minister wijst erop dat de barometer een systeem van maandstatistieken is die het nu reeds mogelijk maken het ritme van de ongevallen na te gaan. Elke maand beschikt men immers over een cijfer dat de voorbije twaalf maanden vergelijkt met de twaalf voorgaande maanden. Zo zal het cijfer voor mei 2005 weldra ter beschikking zijn, dat de periode juni 2004 — mei 2005 zal beslaan en die periode zal vergelijken met de periode juni 2003 — mei 2004. Dit zijn echter nog wel de ruwe cijfers afkomstig van de parketten, die nog moeten worden geanalyseerd. Het Nationaal Instituut voor de Statistiek verbeterd zijn gegevens aan de hand van deze methode.

Mevrouw Durant merkt op dat los van de statistieken de kwalitatieve evolutie van de verkeersveiligheid aandacht moet krijgen. Zij bedoelt daarmee de manier waarop de burgers het probleem zien en hun gedrag aanpassen. Ook de rijopleiding mag niet worden vergeten als middel om verantwoordelijkheidszin bij te brengen.

De minister benadrukt dat er in algemeen opzicht steeds nog mogelijkheden onderzocht kunnen worden. Hij stelt voor een algemene nota over de verkeersveiligheid voor te leggen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers. Hij is besprekingen begonnen met de minister van Justitie en met de procureurs-generaal om tot een meer evenwichtige benadering te komen van het verband tussen verkeerscriminaliteit en verkeersveiligheid en van het probleem van de recidive. Inzake de rijopleiding worden inspanningen geleverd om de vrije opleiding vrijer te maken, kleine verenigingen les te laten geven en nieuwe scholen te erkennen. De bedoeling is al deze aspecten samen te brengen in een enkel koninklijk besluit. Dit besluit zal uitgaan van drie principes : beter zichtbare prijs, meer ervaring tijdens de opleiding en de mogelijkheid voor iedereen om vanaf 18 jaar een rijbewijs te krijgen.

Mevrouw Zrihen wenst verduidelijking over de huidige bestemming van het Boetefonds (dat voortaan « Verkeersveiligheidsfonds » zal heten).

De minister zegt dat hij een wetswijziging voorbereidt en daarover overleg pleegt met de gewesten. Dat overleg is geen sinecure aangezien het Vlaams Gewest vraagt om 80 % van de geïnde boetes te krijgen. De minister verwacht echter een aanzienlijke meeropbrengst (20 miljoen euro) voor het fonds.

**IV. VOTES**

Avant de procéder au vote, la commission constate que, lors de sa séance plénière du jeudi 30 juin 2005, la Chambre des représentants a inséré un § 1<sup>er</sup>bis à l'article 7 du projet de loi à l'examen qui remplace l'article 29 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière. En conséquence, les §§ 1<sup>er</sup>bis à 4 de cet article 29 ont été renumérotés et sont devenus les §§ 2 à 5.

Toutefois, les articles 23 et 26 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs font référence à l'article 29, § 2, devenu à présent à la Chambre l'article 29, § 3. Comme cette dernière loi n'est pas modifiée, la commission décide de faire figurer à nouveau le § 1<sup>er</sup>bis à l'article 29 et de renuméroter les §§ 3 à 5, qui redeviennent les §§ 2 à 4.

\*  
\* \*

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

*Le rapporteur,*  
Flor KONINCKX.

*Le président,*  
Berni COLLAS.

\*  
\* \*

**Le texte adopté par la commission  
est identique au texte  
du projet transmis par la Chambre  
des représentants  
(voir le doc. Chambre, n° 51-1428/16)**

**IV. STEMMINGEN**

Alvorens tot de stemming over te gaan, stelt de commissie vast dat de Kamer van volksvertegenwoordigers, tijdens haar plenaire vergadering van donderdag 30 juni 2005, in artikel 7 van het voorliggend wetsontwerp, dat artikel 29 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wijzigt, een § 1bis heeft ingevoegd. Als gevolg hiervan werden de §§ 1bis tot 4 van dit artikel 29 vernummerd tot de §§ 2 tot 5.

Evenwel, in de artikelen 23 en 26 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen wordt verwezen naar artikel 29, § 2, dat in de Kamer nu artikel 29, § 3, is geworden. Aangezien deze laatste wet niet wordt gewijzigd, beslist de commissie om de § 1bis terug op te nemen in artikel 29 en de §§ 3 tot 5 terug te vernummeren tot §§ 2 tot 4.

\*  
\* \*

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

*De rapporteur,*  
Flor KONINCKX.

*De voorzitter,*  
Berni COLLAS.

\*  
\* \*

**De door de commissie aangenomen  
tekst is dezelfde als het door  
de Kamer van volksvertegenwoordigers  
overgezonden wetsontwerp  
(zie stuk Kamer, nr. 51-1428/16)**

## ANNEXE

NOTE SUITE À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT N° 38.573/4

## 1. Distinction entre direct et indirect

La distinction entre, d'une part, la mise en danger directe de la sécurité des personnes et, d'autre part, la mise en danger indirecte de celles-ci est bien un critère limpide pour la catégorisation des infractions.

Conformément au renvoi de la Cour d'arbitrage aux travaux préparatoires de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, le groupe de travail politique criminelle se basait sur ces travaux préparatoires pour élaborer les critères. Sur la base de ces travaux, le groupe de travail est arrivé à des « termes généraux » clairs grâce auxquels les infractions doivent être divisées en catégories en fonction de leur gravité.

Ce groupe de travail politique criminelle, dans lequel étaient représentés aussi bien la magistrature assise, le représentant du collège des procureurs généraux, que les représentants du SPF Justice, a presque toujours obtenu un seul et même résultat lors de l'exercice répété à plusieurs reprises afin de catégoriser les diverses infractions routières.

Lors des travaux, le groupe de travail s'en est tenu à un point de départ clair : pour catégoriser une infraction, il faut tenir compte de la façon dont cette infraction est plus souvent commise, conformément aux circonstances les plus courantes et abstraction faite des cas exceptionnels.

En d'autres mots, on part de la nature de l'infraction elle-même et non des conséquences potentielles dues à d'autres facteurs.

Il ressort de ceci qu'il existe bien *de facto* une distinction entre mise en danger directe et indirecte.

2. « Direct » et « indirect » ne sont pas des concepts vides  
— comparaison avec des termes semblables du droit pénal  
et du droit de la responsabilité

De surcroît, la notion « direct » et « indirect » n'est pas inconnue du droit pénal et du droit de la responsabilité.

Il existe aussi *de jure* une distinction entre direct et indirect. Cela s'illustre de la meilleure façon à l'aide du droit pénal et du droit de la responsabilité, deux domaines juridiques qui ont des points communs avec le droit sur la circulation routière.

*Similitudes avec le droit pénal*

Tant dans le Code pénal belge que dans la jurisprudence ou dans la doctrine, une distinction est faite entre les délits volontaires et les délits qui naissent de la négligence.

Le montant de la peine qui est fixé pour les délits dans la législation pénale diffère en fonction de l'intention directe (dol direct), de l'intention indirecte (dol indirect) ou de la négligence.

## BIJLAGE

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET ADVIES  
VAN DE RAAD VAN STATE nr. 38.573/4

## 1. Onderscheid rechtstreeks — onrechtstreeks

Het onderscheid tussen enerzijds het rechtstreeks in gevaar brengen van de veiligheid van personen en anderzijds het onrechtstreeks in gevaar brengen ervan is wel degelijk een duidelijk en klaar criterium om de overtredingen te categoriseren.

Overeenkomstig de verwijzing van het Arbitragehof naar de voorbereidende werken van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake de verkeerswet, baseerde de werkgroep handhavingsbeleid zich op deze voorbereidende werken om de criteria uit te werken. Op basis van de voorbereidende werken kwam de werkgroep tot duidelijke « algemene bewoordingen » op grond waarvan de overtredingen, naar gelang de ernst ervan, in categorieën moeten worden ingedeeld.

Deze werkgroep handhavingsbeleid, waarin zowel de zetelende magistratuur, de vertegenwoordiger van het college van procureurs-generaal, alsook vertegenwoordigers van de FOD Justitie vertegenwoordigd waren, bekwamen bij de meermaals herhaalde oefening om de diverse verkeersovertredingen te categoriseren quasi steeds eenzelfde resultaat.

Tijdens de werkzaamheden hield de werkgroep vast aan een duidelijk uitgangspunt : om een overtreding te categoriseren moet men rekening houden met de wijze waarop deze overtreding het meest wordt begaan, overeenkomstig de meest voorkomende omstandigheden en abstractie makend van uitzonderlijke gevallen.

Er wordt met andere woorden uitgegaan van de aard van de overtreding zelf, en niet met mogelijke gevolgen die te wijten zijn aan andere factoren.

Hieruit blijkt dat er *de facto* wel degelijk een verschil bestaat tussen rechtstreeks dan wel onrechtstreeks in gevaar brengen.

2. « rechtstreeks » en « onrechtstreeks » zijn geen loze begrippen  
— vergelijking met gelijkaardige termen uit het strafrecht en het aansprakelijkheidsrecht

De notie « rechtstreeks » en « onrechtstreeks » is bovendien geen onbekend begrip in het strafrecht en het aansprakelijkheidsrecht.

Ook *de jure* bestaat er wel degelijk een verschil tussen rechtstreeks en onrechtstreeks. Dit kan best geïllustreerd worden aan de hand van het strafrecht en aansprakelijkheidsrecht, twee rechtsdomeinen die raakvlakken hebben met het verkeersrecht.

*Gelijkenissen met het strafrecht*

Zowel in het Belgische Strafwetboek, de rechtspraak als de rechtsleer wordt een onderscheid gemaakt tussen opzettelijke misdrijven en misdrijven die ontstaan uit onachtzaamheid.

De strafmaat die in de strafwetgeving op misdrijven gesteld wordt verschilt al naargelang het om directe opzet (dol direct), indirecte opzet (dol indirect) of onachtzaamheid gaat.



Par intention indirecte, l'auteur s'expose sciemment au risque non négligeable qu'une certaine conséquence, qui implique un fait punissable, va se produire (1).

Les délits involontaires se rapportent, conformément à la jurisprudence et à la doctrine dominantes, à un défaut de prudence ou à un défaut de prévoyance. L'auteur est bien conscient que son acte peut engendrer des dommages chez d'autres personnes, mais il espère avec confiance — par une mauvaise évaluation de la situation — que ces conséquences potentielles ne se produiront pas.

Le droit pénal connaît donc une stratification du concept de délit et adapte le montant de la peine en fonction de cette stratification. Cela se présente clairement, par exemple, à l'art. 392 et à l'art. 418 et suivants du Code pénal.

L'article 392 et l'article 418 du Code pénal donnent une définition de l'homicide ou des blessures avec lésions corporelles « volontaires » ou « involontaires ». Ces termes ne sont expliqués que sommairement et d'une manière générale dans la loi même. Le Code pénal ne spécifie pas plus ce qu'il faut comprendre par « volontaire » et « involontaire ».

Ces termes généraux sont spécifiés, pas par le Roi lui-même, mais uniquement par la jurisprudence et par la doctrine. Dans cette optique, les termes à l'article 7 de l'amendement montrent une tendance analogue.

Dans cette optique philosophique, le législateur a fait une distinction comparative objective à l'aide des concepts « direct » et « indirect », qui, dans la lignée de la jurisprudence de la Cour d'arbitrage (arrêt n° 27/2005), peuvent être qualifiés de critères formulés en termes généraux.

Dans le contexte de la circulation routière, cela signifie que les infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes sont qualifiées sur la base de l'ampleur du risque que prend le contrevenant par la mise en danger délibérée des personnes.

Plus précisément, quand le risque d'accident est réel, cela concerne des infractions du troisième ou quatrième degré; si le risque est peu élevé (potentiel), il s'agit d'infractions du deuxième degré.

La suite de la distinction entre des infractions du troisième et du quatrième degré est faite sur la base du risque de dommages corporels: quand il n'y a pas seulement un risque réel d'accident mais que l'accident mène en outre presque irrémédiablement à des dommages physiques, il s'agit d'une infraction du quatrième degré.

À ce propos, l'on fait une comparaison avec le droit suisse, dans lequel la notion d'« intention éventuelle » est utilisée et a servi de modèle lors de l'élaboration de ce critère pour la définition des infractions du quatrième degré. « L'intention éventuelle » implique que l'auteur veut un acte ou une abstention, sans en vouloir directement les conséquences, et qu'il effectue quand même cet acte ou cette abstention malgré le fait qu'il prévoit que certaines conséquences non désirées peuvent se produire, mais auxquelles il se résigne.

#### *Similitudes avec le droit de la responsabilité (faute)*

Encore plus qu'avec le droit pénal, les critères à l'article 7 de l'amendement présentent une grande analogie avec la jurisprudence et la doctrine en matière de faute. Une comparaison avec la

(1) Par contre, par intention directe, l'auteur commet le fait précis avec l'intention de provoquer les dommages. Dans le cadre du présent projet de loi, le concept n'est pas pertinent.

Bij indirecte opzet stelt de dader zich wetens en willens bloot aan de geenszins als denkbeeldig te verwaarlozen kans dat een bepaald gevolg, dat een strafbaar feit impliceert, zal intreden (1).

Onopzettelijke misdrijven hebben overeenkomstig de heersende rechtspraak en rechtsleer betrekking op een gebrek aan voorzichtigheid of een gebrek aan voorzorg. De dader is er zich weliswaar van bewust dat zijn handeling anderen kan schaden, maar hij vertrouwt er op — door een verkeerde inschatting van de situatie — dat deze mogelijke gevolgen niet zullen intreden.

Het strafrecht kent dus een gelaagd misdrijfbegrip en past de strafmaat aan in functie van deze gelaagdheid. Dit komt duidelijk naar voor in bijvoorbeeld artikel 392 en 418 e.v. van het Strafwetboek.

Artikel 392 en artikel 418 Sw. geven een bepaling van « opzettelijk » of « onopzettelijk » doden of toebrengen van lichamelijke letsels. Deze termen worden slechts summier en in zeer algemene bewoordingen toegelicht in de wet zelf. Het Strafwetboek specificeert verder niet wat onder « opzettelijk » en « onopzettelijk » moet worden verstaan.

Deze algemene bewoordingen worden verder ingevuld, niet eens door de Koning zelf maar enkel door de rechtspraak en de rechtsleer. In die optiek vertonen de bewoordingen in artikel 7 van het amendement een analoge strekking.

In die filosofie heeft de wetgever een vergelijkbaar objectief onderscheid gemaakt aan de hand van de begrippen « rechtstreeks » en « onrechtstreeks », die in de lijn van de rechtspraak van het Arbitragehof (arrest nr. 27/2005) kunnen worden gekwalificeerd als criteria die in algemene bewoordingen geformuleerd zijn.

In de context van het verkeer betekent dit dat overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen worden gekwalificeerd op basis van de omvang van het risico dat de overtreder neemt bij het wetens en willens in gevaar brengen van personen.

Wanneer meer bepaald het risico op een ongeval reëel is, betreft het overtredingen van de derde of vierde graad; is het risico klein (potentieel), betreft het overtredingen van de tweede graad.

Het verdere onderscheid tussen overtredingen van de derde en de vierde graad wordt gemaakt op basis van het risico op lichamelijke schade: wanneer er niet alleen een reëel risico op een ongeval is, maar het ongeval bovendien bijna onvermijdelijk tot lichamelijke schade leidt, betreft het een overtreding van de vierde graad.

Men vergelijkte in dit verband met het Zwitsers recht, waar de notie « eventueel opzet » wordt gehanteerd en dat gold als model bij het uitwerken van dit criterium voor het bepalen van overtredingen van de vierde graad. « Eventueel opzet » houdt in dat de dader een handeling of onthouding wil, zonder rechtstreeks de gevolgen ervan te willen, en dit toch doorzet, ondanks het feit dat hij voorziet dat bepaalde onwenselijke gevolgen kunnen intreden, doch waarbij hij deze gevolgen er op de koop toe bijneemt.

#### *Gelijkenissen met aansprakelijkheidsrecht (onrechtmatige daad)*

Meer nog dan met het strafrecht, vertonen de criteria in het artikel 7 van het amendement een grote analogie met de rechtspraak en rechtsleer inzake onrechtmatige daad. Een vergelijk-

(1) Bij direct opzet daarentegen begaat de dader het feit precies met de bedoeling de schade te veroorzaken. In het kader van voorliggend wetsontwerp is het begrip niet relevant.

faute se justifie ici, car une faute, laquelle se trouve à la base d'un accident de la route, est presque toujours par définition une violation de la loi sur la circulation routière ou du code de la route. La méconnaissance d'une norme spécifique de droit est en effet en elle-même illégitime dans le sens des articles 1382-1383 du Code civil.

Tant pour la faute que pour la catégorisation des infractions routières, le lien causal est placé au centre.

Il y a un lien causal si les faits montrent que les dommages qui se posent *in concreto* ne se seraient pas présentés sans la faute ou pas de la même façon. Selon cette théorie d'équivalence, on retient comme cause chaque événement sans lequel les dommages, comme ils se sont produits *in concreto*, n'auraient pas eu lieu. Selon la théorie de la cause adéquate par contre, l'on ne tient compte que des fautes qui, normalement, c'est-à-dire selon le déroulement normal des choses, peuvent occasionner des dommages. En Belgique, la Cour de cassation préfère, par manque de clarté dans la loi même, la théorie d'équivalence. À travers la jurisprudence, l'on peut cependant aussi remarquer l'influence de la théorie d'adéquation.

L'article 7 de l'amendement prend comme point de départ cette théorie d'adéquation qui est généralement acceptée en Allemagne : l'on tient compte de la distance entre l'infraction et les dommages en faisant une distinction entre «direct» et «indirect». Si la distance entre l'infraction et les dommages est grande, alors l'infraction tombe dans la catégorie deux (danger indirect). Si la distance entre l'infraction et les dommages est petite, alors l'infraction tombe dans la catégorie trois ou la catégorie quatre (danger direct). La différence entre les catégories trois et quatre est à nouveau que le risque de dommages existe dans les deux cas mais pas de la même façon. Contrairement aux infractions de la catégorie trois, les dommages physiques sont presque irrémédiablement présents dans les infractions de la catégorie quatre.

Tant dans la catégorie deux que dans les catégories trois ou quatre, le contrevenant s'expose au risque de causer des dommages. La prévisibilité des dommages diffère toutefois entre les catégories. Plus la catégorie est élevée, plus les dommages sont prévisibles.

#### Conclusion

Tant dans le droit pénal que dans le droit de la responsabilité, l'on peut parler d'une stratification du concept de faute. Il n'y a qu'à l'article 7 de l'amendement (doc. Chambre, n° 51-1428/4) que cette stratification est explicitée. Grâce à cela, l'article 7 de l'amendement est plus concret que, par exemple, l'art. 418 du Code pénal ou les art. 1382-1383 du Code civil, articles dont personne ne conteste la clarté suffisante.

### 3. Dommages physiques

Pour le reste, le législateur ne suit pas l'avis du Conseil d'État lorsque celui-ci dit que le risque qu'un accident mène à des dommages physiques est en rapport avec le type de victime-usager de la route et de véhicule, et pas tellement en rapport avec la nature de l'infraction.

La notion d'infraction «dont la nature signifie qu'elle mène presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident» pour les infractions du quatrième degré, a été consciemment formulée ainsi par le législateur.

Lors des travaux, le groupe de travail s'en est tenu à un point de départ clair : pour catégoriser une infraction, il faut tenir compte de la façon dont cette infraction est le plus souvent commise,

king met onrechtmatige daad is hier op zijn plaats omdat een onrechtmatige daad, welke aan de basis ligt van een verkeersongeval, quasi per definitie steeds een inbreuk is op de verkeerswet of het verkeersreglement. De miskenning van een specifieke rechtsnorm is immers op zichzelf onrechtmatig in de zin van de artikelen 1382-1383 van het Burgerlijk Wetboek.

Zowel bij de onrechtmatige daad als bij de categorisering van de verkeersovertredingen wordt het causaal verband centraal gesteld.

Er is een causaal verband indien de feiten aantonen dat de schade die zich *in concreto* heeft voorgedaan, zonder de fout niet of niet op dezelfde wijze zou zijn voorgekomen. Volgens deze equivalentieleer wordt als oorzaak weerhouden elke gebeurtenis zonder dewelke de schade, zoals zij zich *in concreto* voordeed, niet zou plaatsgevonden hebben. Volgens de leer van de adequate oorzaak daarentegen wordt alleen rekening gehouden met fouten die normalerwijze, dit wil zeggen volgens de normale gang van zaken, aanleiding kunnen geven tot schade. In België verkiest het Hof van Cassatie, bij gebrek aan verduidelijking in de wet zelf, de equivalentieleer. Doorheen de rechtspraak is evenwel ook de invloed van de adequateleer merkbaar.

Artikel 7 van het amendement neemt deze adequateleer, die in Duitsland algemeen aanvaard is, als uitgangspunt : er wordt rekening gehouden met de afstand tussen de overtreding en de schade door een onderscheid te maken tussen «rechtstreeks» en «onrechtstreeks». Is de afstand tussen de overtreding en de schade groot, dan valt de overtreding onder categorie twee (onrechtstreeks gevaar). Is de afstand tussen de overtreding en de schade klein, dan valt de overtreding onder categorie drie of categorie vier (rechtstreeks gevaar). Het verschil tussen categorie drie en vier is dan weer dat de kans op schade in beide gevallen bestaat, maar niet op dezelfde wijze. In tegenstelling tot overtredingen van categorie drie, is bij overtredingen van categorie vier de fysieke schade bijna onvermijdbaar aanwezig.

Zowel in categorie twee, drie of vier stelt de overtreder zich bloot aan het risico schade te veroorzaken. De voorzienbaarheid van de schade verschilt evenwel tussen de categorieën. Hoe hoger de categorie, hoe voorzienbaarder de schade.

#### Conclusie

Zowel in het strafrecht als het aansprakelijkheidsrecht kan men spreken van een gelaagdheid van het foutbegrip. Enkel in artikel 7 van het amendement (stuk Kamer, nr. 51-1428/4) wordt deze gelaagdheid geëxpliciteerd. Daarmee is artikel 7 van het amendement een stuk concreter dan bijvoorbeeld art. 418 van het Sw. of art. 1382-1383 van het B.W., artikelen waarvan niemand betwist dat ze voldoende duidelijk zijn.

### 3. Fysieke schade

Verder volgt de wetgever het advies van de Raad van State niet waar die stelt dat het risico dat een ongeval leidt tot fysieke schade in verhouding staat tot het type van slachtoffer-weggebruiker en van voertuig, en niet zozeer in verhouding staat tot de aard van de overtreding.

De notie van overtreding «die van die aard is dat ze bij een ongeval bijna onvermijdbaar leidt tot fysieke schade» voor overtredingen van de vierde graad werd bewust zo geformuleerd door de wetgever.

Tijdens de werkzaamheden hield de werkgroep vast aan een duidelijk uitgangspunt : om een overtreding te categoriseren moet men rekening houden met de wijze waarop deze overtreding het

conformément aux circonstances les plus courantes et abstraction faite des cas exceptionnels.

Abstraction faite de tous les autres facteurs et en se concentrant purement sur l'infraction en tant que telle, il est ressorti qu'il existe bien une différence. Quel que soit le statut de la victime et le type de véhicule de l'auteur, il est quand même possible d'établir une relation entre le délit lui-même et les dommages ou l'ampleur des dommages.

Par exemple, le dépassement avant le sommet d'une colline implique presque irrémédiablement un choc frontal quand un véhicule vient en sens opposé. Les possibilités d'y échapper sont quasiment nulles. Ceci découle déjà du comportement punissable lui-même, indépendamment des autres facteurs potentiels. Idem pour le dépassement avant un tournant.

Il est prévisible que les dommages potentiels dans le cas de telles infractions soient beaucoup plus graves que dans le cas de certaines autres infractions.

#### 4. Infractions de stationnement

Le Conseil d'État se demande aussi si, sur la base des critères, certaines infractions de stationnement devraient appartenir à la catégorie quatre plutôt qu'à la catégorie un. Celui qui applique les critères de catégorisation aux infractions de stationnement ne peut cependant conclure rien d'autre que ceci: ces infractions ne peuvent qu'appartenir aux première et deuxième catégories (danger indirect). L'ignorance de certaines règles de stationnement augmente, il est vrai, le risque d'accident parce qu'elle oblige d'autres usagers de la route à aller sur la route, mais les dommages potentiels ne peuvent jamais être uniquement causés par les infractions de stationnement en tant que telles. C'est contraire aux infractions de la catégorie quatre. Pour les infractions de stationnement, sauf pour le stationnement sur un passage à niveau, la victime ou un tiers va presque toujours aussi devoir commettre une faute avant qu'un accident ne puisse se produire. Les infractions de stationnement ne sont dès lors rien de plus qu'une violation du droit de considération: le contrevenant n'a pas tenu compte de la possibilité que les autres commettent aussi des fautes. Il met les usagers faibles indirectement en danger.

En ce qui concerne le stationnement illégal sur des places réservées aux personnes handicapées: ces infractions obligent seulement les personnes handicapées à chercher une autre place de stationnement. De telles infractions ne provoquent qu'une gêne et pas un danger. Cependant, le législateur a trouvé opportun de sanctionner également de telles infractions avec les mêmes peines que celles prévues pour la catégorie deux. C'est pour cela que cette infraction est indiquée explicitement et séparément dans la loi même. Elle est distinguée de toutes les autres infractions y compris de toutes les autres infractions de stationnement, qui sont catégorisées sur la base du critère direct-indirect.

#### 5. Légalité des peines

Le Conseil indique qu'au moment où il établit les quatre catégories d'infractions, le législateur doit veiller, dans le respect du principe de la légalité des peines, à ce que l'échelle de celles-ci rend compte de la gravité relative de ces infractions. Le Conseil réfère notamment aux maximums prévus pour les 3e et 4e catégories d'une part, et pour les 2e et 1re catégories d'autre part.

Vu que le législateur fixe les peines dans la loi même, vu que le législateur classe les peines maximum en deux catégories, vu que les peines maximum sont des peines théoriques qui ne sont

meest wordt begaan, overeenkomstig de meest voorkomende omstandigheden en abstractie makend van uitzonderlijke gevallen.

Abstractie makend van alle andere factoren en zich louter toespitsend op de overtreding zelf, bleek dat er wel degelijk een verschil bestaat. Ongeacht de hoedanigheid van het slachtoffer en het voertuig van de dader, is het toch mogelijk een relatie vast te leggen tussen het misdrijf zelf en de schade of omvang van de schade.

Inhalen voor de top van een helling bijvoorbeeld, betekent bijna onvermijdelijk een frontale botsing wanneer een tegenligger afkomt. De uitwijkmogelijkheden zijn quasi nihil. Dit volgt reeds uit de strafbare gedraging zelf, onafhankelijk van andere mogelijke factoren. Idem voor inhalen voor een bocht.

Het is voorzienbaar dat de mogelijke schade in het geval van dergelijke overtredingen, veel groter zal zijn dan de mogelijke schade in geval van bepaalde andere overtredingen.

#### 4. Parkeerovertredingen

De Raad van State vraagt zich ook af of op basis van de criteria bepaalde parkeerovertredingen tot de eerste dan wel tot de vierde categorie zouden moeten behoren. Wie de criteria van categorisering toepast op de parkeerovertredingen, kan evenwel niet anders dan concluderen dat het gros van deze overtredingen enkel tot de eerste of tweede categorie (onrechtstreeks gevaar) kunnen behoren. Het negeren van bepaalde parkeerregels verhoogt weliswaar het risico op een ongeval omdat ze andere weggebruikers verplichten op de weg te komen, maar de mogelijke schade kan nooit alleen veroorzaakt kan worden door de parkeerovertreding op zich. Dit in tegenstelling tot de overtredingen van categorie vier. Bij parkeerovertredingen, behoudens parkeren op een overweg, zal de benadeelde zelf of een derde quasi steeds eveneens een fout moeten begaan voordat er een ongeval kan gebeuren. De parkeerovertredingen zijn dan ook niet meer dan een schending van de consideratieplicht: de overtreder hield geen rekening met de mogelijkheid dat ook anderen fouten begaan. Hij brengt de zwakke weggebruiker onrechtstreeks in gevaar.

Wat betreft het illegaal gehandicaptenparkeren: deze overtredingen verplichten de gehandicapten enkel om een andere parkeerplaats te zoeken. Dergelijke overtredingen vormen dan ook enkel hinder en geen gevaar. De wetgever vond het evenwel opportuun dergelijke overtredingen eveneens te bestraffen met dezelfde straffen als diegenen die voorzien zijn voor categorie twee. Vandaar dat deze overtreding expliciet en apart in de wet zelf vermeld wordt. Dit staat los van alle andere overtredingen, inclusief alle andere parkeerovertredingen, die gecategoriseerd worden op basis van het criterium rechtstreeks-onrechtstreeks.

#### 5. Legaliteit van de straffen

De Raad wijst er op dat de wetgever ervoor moet zorgen dat, wanneer hij de vier categorieën van overtredingen vastlegt, met inachtneming van het beginsel van de legaliteit van de straffen, de eraan verbonden strafmaat de relatieve zwaarwichtigheid van die overtredingen weergeeft. De Raad wijst met name naar de maxima gesteld voor de overtredingen van de derde en de vierde categorie enerzijds, en die voor de overtredingen overtredingen van de tweede en de eerste categorie anderzijds.

Aangezien de wetgever de straffen in de wet zelf verankerd, aangezien de wetgever de maximumstraffen laat oplopen per twee categorieën, aangezien de maximumstraffen theoretische straffen

presque jamais prononcées, et vu que le législateur classe les peines minimum par catégorie, le principe de légalité est bien respecté.

#### **6. Les recommandations du groupe de travail reprises par le législateur**

De surcroît : les critères tels que déterminés par le législateur sont basés sur la recommandation du groupe de travail. Le législateur s'écarte pour quelques petits points des critères tels que mis sur pied par le groupe de travail, sans porter préjudice au degré de précision.

Ainsi, la mise en danger de «soi-même ou des autres» est remplacée par la mise en danger «des personnes». Cela peut autant être soi-même que les autres.

Le critère de la catégorie la plus basse n'est pas «le fait de gêner» mais le simple fait de commettre une infraction au code de la route. La catégorie la plus basse fait donc fonction de catégorie qui prend tout ce que les autres catégories ne prennent pas. Toutes les infractions qui n'ont pas été explicitement placées par le Roi dans une catégorie plus élevée, tombent automatiquement dans la catégorie la plus basse.

#### **7. Autres précisions dans la loi**

Enfin, outre les critères relatifs au danger «direct» ou «indirect», le législateur a aussi apporté d'autres précisions dans la loi : l'ignorance d'un ordre donné par une personne compétente et le stationnement pour personnes handicapées sont à présent décrits en ces termes dans la loi. Les infractions de vitesse ne sont plus déléguées au Roi mais sont inscrites dans la loi même. Toutes ces choses sont aussi des limitations de la délégation au Roi en comparaison avec la loi précédente.

zijn die bijna nooit worden uitgesproken, en aangezien de wetgever de minimastraffen laat oplopen per categorie, wordt wel degelijk voldaan aan het legaliteitsbeginsel.

#### **6. De aanbevelingen van de werkgroep overgenomen door de wetgever**

Ten overvloede : de criteria zoals bepaald door de wetgever zijn gebaseerd op de aanbeveling van de werkgroep. De wetgever wijkt op enkele kleine punten af van de criteria zoals opgesteld door de werkgroep, zonder hierbij afbreuk te doen aan de graad van precisie.

Zo werd het in gevaar brengen van «zichzelf of anderen» vervangen door het in gevaar brengen van «personen». Dit kan zowel zichzelf als anderen zijn.

Het criterium van de laagste categorie is niet de «hinder» maar wel het loutere feit van het begaan van een overtreding van het verkeersreglement. De laagste categorie fungeert dus als restcategorie. Alle overtredingen die niet expliciet door de Koning in een hogere categorie werden ingedeeld, vallen automatisch in de laagste categorie.

#### **7. Andere preciseringen in de wet**

Ten slotte heeft de wetgever naast de criteria met betrekking tot het «rechtstreeks» of «onrechtstreeks» gevaar, ook andere preciseringen in de wet aangebracht : het negeren van een bevel van een bevoegd persoon en het gehandicaptenparkeren staan nu woordelijk in de wet zelf beschreven. De snelheidsovertredingen worden niet langer gedelegeerd aan de Koning, maar worden in de wet zelf ingeschreven. Ook dit zijn beperkingen van de delegatie aan de Koning in vergelijking met de vorige wet.