

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1995-1996

9 JULI 1996

Wetsontwerp betreffende de erkenning en het gebruik van bemande en onbemande automatisch werkende toestellen in het wegverkeer

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIEN EN DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **HAPPART**

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Bock, mevrouw Bribosia-Picard, de heren Coene, Delcroix, D'Hooghe, Goovaerts, Hotyat, Moens, Santkin, mevrouw Van der Wildt, de heren Verreycken en Weyts.

2. Plaatsvervangers : de dames Lizin, Nelis-Van Liedekerke, de heren Olivier, Vergote, mevrouw Willame-Boonen en de heer Happart, rapporteur.

*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:****1-362 - 1995/1996:**

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Nrs. 2 tot 6: Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1995-1996

9 JUILLET 1996

Projet de loi relative à l'agrément et à l'utilisation dans la circulation routière d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l'absence d'un agent qualifié

Procédure d'évocation

RAPPORT

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

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Hatry, président; Bock, Mme Bribosia-Picard, MM. Coene, Delcroix, D'Hooghe, Goovaerts, Hotyat, Moens, Santkin, Mme Van der Wildt, MM. Verreycken et Weyts.

2. Membres suppléants : Mmes Lizin, Nelis-Van Liedekerke, MM. Olivier, Vergote, Mme Willame-Boonen et M. Happart, rapporteur.

*Voir:***Documents du Sénat:****1-362 - 1995/1996:**

Nº 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.

Nºs 2 à 6: Amendements.

Op 20 juni 1996 werd het wetsontwerp betreffende de erkenning en het gebruik van bemande automatisch werkende toestellen in het wegverkeer (Gedr. St. Kamer nr. 577/10 - 95/96) (Gedr. St. Senaat nr. 1-362/1 - 1995/1996) door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden aan de Senaat.

Op 25 juni 1996 heeft de Senaat het ontwerp geëvoceerd.

Tijdens haar vergadering van 4 juni 1996 heeft de parlementaire overlegcommissie de advocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 20 dagen vastgesteld.

De Commissie voor de Financiën en de Economische aangelegenheden heeft dit wetsontwerp besproken op haar vergaderingen van 3 en 5 juli 1996.

I. UITEENZETTING VAN DE STAATS-SECRETARISVOORVEILIGHEID, INTEGRATIE EN LEEFMILIEU

Het ligt in de bedoeling de verkeersveiligheid te verhogen door het rijgedrag van de bestuurders te beïnvloeden.

De vaststelling van overtredingen zonder de aanwezigheid van bevoegde personen mogelijk maken, is een preventieve maatregel: op die manier wordt de subjectief aanvoelde pakkans verhoogd, een gevoel dat tot een voorzichtiger rijgedrag leidt.

Onbemande automatisch werkende toestellen worden voorts al jaren gebruikt in onze buurlanden, waar heel duidelijk werd dat ze een positieve invloed op de verkeersveiligheid hebben.

In België kwam het parlementair debat over de aanwending van automatisch werkende toestellen zes jaar geleden op gang. Sommigen waren beducht voor een risico op de aantasting van de persoonlijke levenssfeer. Dat leidde er tijdens de vorige zittingsperiode toe dat de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer om advies gevraagd werd. Wat de grond van de zaak betreft, oordeelde die commissie dat onbemande automatische controletoestellen geen aantasting van de persoonlijke levenssfeer impliceerden. Die commissie formuleerde echter wel een aantal bijzondere opmerkingen, waarmee het voorliggend ontwerp rekening heeft gehouden.

De indieners van het ontwerp hebben ook met de opmerkingen van de Raad van State rekening gehouden.

Voorts werden de Gewesten bij het dossier betrokken.

Le 20 juin 1996, le projet de loi relative à l'agrément et à l'utilisation dans la circulation routière d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l'absence d'un agent qualifié (Doc. Chambre, n° 577/10 - 95/96) (Doc. Sénat, n° 1-362/1 - 1995/1996) a été transmis par la Chambre des représentants au Sénat.

Le 25 juin 1996, le Sénat a évoqué le projet.

Lors de sa réunion du 4 juin 1996, la commission parlementaire de concertation a fixé le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 20 jours.

La Commission des Finances et des Affaires économiques a examiné le présent projet de loi au cours de ses réunions des 3 et 5 juillet 1996.

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA SÉCURITÉ, À L'INTÉGRATION SOCIALE ET À L'ENVIRONNEMENT

L'objectif est d'améliorer la sécurité routière en influençant le comportement des conducteurs.

Le fait de rendre possible la constatation des infractions sans la présence d'agents qualifiés constitue une mesure préventive, dans la mesure où on accroît ainsi le risque subjectif de contrôle et où ce sentiment induit les conducteurs à un comportement plus prudent.

Des appareils de ce type sont par ailleurs utilisés depuis déjà plusieurs années dans les pays voisins, où leur influence positive sur la sécurité a pu être largement constatée.

En Belgique, le débat parlementaire concernant l'utilisation d'appareils automatiques a débuté il y a six ans. Les craintes qui se sont exprimées chez certains quant au risque d'atteinte à la vie privée ont conduit, lors de la législature précédente, à la consultation de la Commission de la protection de la vie privée. Sur le fond, celle-ci a jugé que les appareils de contrôle fonctionnant sans la présence d'agents ne portaient pas atteinte à la vie privée. Elle a cependant émis un certain nombre de remarques particulières, dont il a été tenu compte dans le présent projet.

Les auteurs du projet ont également tenu compte des observations du Conseil d'État.

Il y a par ailleurs eu association des Régions.

Het voorstel strekt er anderzijds ook toe het omkeerbare vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid te leggen bij de titularis van de nummerplaat van het voertuig wanneer deze een natuurlijke persoon is.

Er moet immers worden tegemoetgekomen aan de sinds 1989 door het Hof van cassatie ingevoerde rechtspraak die de klemtoon legt op de «persoonlijkheid van de straf».

Daarnaast wordt aan de rechtspersonen de verplichting opgelegd de identiteit van de bestuurder mee te delen of van de persoon die het voertuig onder zich heeft en de identiteit kenbaar te maken van de natuurlijke persoon die het voertuig onder zich heeft.

Het wetsvoorstel wil ook de strijd aanbinden tegen de middelen die worden aangewend om de automatische opsporing van overtredingen te omzeilen.

Ten slotte dient te worden onderstreept dat de federale overheid via dit wetsontwerp en de toekomstige uitvoeringsbesluiten ervan wel een algemeen raam kan scheppen, maar dat de plaatsing van vaste toestellen uiteindelijk moet worden geregeld in overleg tussen de gerechtelijke, politionele en administratieve overheden op het vlak van de gerechtelijke arrondissementen enerzijds, en de wegbeheerders anderzijds. Zo zullen de Gewesten en gemeenten (= wegbeheerders) bij de uitstippeling van hun beleid inzake verkeersveiligheid eigen accenten kunnen leggen.

II. ALGEMENE BESPREKING

Er wordt herinnerd aan de parlementaire werkzaamheden naar aanleiding van het ter zake door de heer Ansoms ingediend wetsvoorstel van 22 mei 1992 (Kamer 474/1 - 91/92-B.Z.).

Dat wetsvoorstel werd toen met akkoord van de parlementsleden voor onderzoek voorgelegd aan een interministeriële werkgroep. Op 12 oktober 1993 werd een tekst aangenomen door de Kamercommissie van Infrastructuur. Deze tekst werd op 16 februari 1994 voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Uiteindelijk werd op 15 februari 1995 een ontwerp van wet aangenomen door de Commissie van de Senaat, dat ten gevolge van de ontbinding van de Kamers is komen te vervallen (Gedr. St., Senaat, 875-5, B.Z., 1993-1994).

Een lid vraagt of het Belgisch recht de auto beschouwt als een openbare plaats of als een privéplaats. Er blijkt in de verschillende nationale wetgevingen geen eenvormige zienswijze daarover te bestaan.

De automatisch werkende toestellen maken het in ieder geval mogelijk gegevens te registreren waarop

La proposition tend d'autre part aussi à instaurer une présomption réfragable de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule dans le cas d'une personne physique.

Il convient en effet d'apporter une réponse à la jurisprudence développée depuis 1989 par la Cour de Cassation, qui fait prévaloir la personnalisation des peines.

Les personnes morales elles sont tenues de communiquer l'identité du conducteur ou de la personne responsable du véhicule et d'identifier la personne physique responsable du véhicule.

La proposition vise également à lutter contre les moyens utilisés pour échapper à la détection automatique des infractions.

Enfin, il convient de souligner que si, à travers la présente loi en projet et ses futurs arrêtés d'application, l'autorité fédérale entend fixer un cadre général, c'est cependant au niveau des arrondissements judiciaires qu'une concertation entre les autorités judiciaires, policières et administratives et les gestionnaires de la voirie règlera l'emplacement des appareils fixes. Les Régions et les communes (= gestionnaires) auront ainsi la possibilité de développer des accents propres en matière de politique de sécurité routière.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

L'on rappelle tout d'abord les travaux parlementaires qui ont fait suite à la proposition de loi à ce sujet déposée par M. Ansoms en date du 22 mai 1992 (Chambre 474/1 - 91/92-S.E.).

Cette proposition de loi a, en son temps, en accord avec les députés, été soumise à un groupe de travail interministériel. Le 12 octobre 1993 un texte a été adopté par la Commission de l'Infrastructure de la Chambre. Ce texte a été transmis le 16 février 1994 pour avis à la Commission pour la protection de la vie privée.

Finale, le 15 février 1995, un projet de loi a été adopté par la Commission du Sénat. Il est devenu caduc à la suite de la dissolution des Chambres (Doc. Sénat, 875-5, S.E., 1993-1994).

Un membre demande si le droit belge considère la voiture comme un lieu public ou un lieu privé. Il paraît qu'il n'existe pas une approche uniforme dans les différentes législations nationales.

De toute façon, les appareils fonctionnant automatiquement permettent d'enregistrer des données qui

de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens van toepassing is. Men kan ervan uitgaan dat de bevoegde personen die die gegevens moeten verwerken, de voorschriften van die wet in acht zullen nemen, maar dit betekent niet dat de bescherming van de persoonlijke levenssfeer gegarandeerd is. De bewaring van die ingezamelde gegevens houdt risico's in.

Daarenboven hanteren de automatisch werkende toestellen steeds dezelfde criteria. Zij houden geen rekening met klimatologische omstandigheden, de staat van de weg of de verkeersdrukke. In Italië wordt rekening gehouden met het vermogen van de wagen.

Door een eenvormige en lineaire regeling in te voeren zet het wetsontwerp de deur open voor onrechtvaardigheden. Het debat moet verruimd en verdiept worden. Een automatisch werkend toestel kan de feiten niet interpreteren, terwijl een mens wel rekening houdt met de specifieke omstandigheden. Is het niet mogelijk soepeler te zijn op bepaalde tijdstippen en op bepaalde plaatsen?

Het debat over dit wetsontwerp is toegespitst op de snelheidsovertredingen, terwijl de onveiligheid op de weg in een ruimer kader gezien moet worden.

Men mag ook niet uit het oog verliezen dat auto's vandaag de dag van een betere kwaliteit zijn. Daarbij komt nog dat niemand op de openbare weg een motorvoertuig mag besturen tenzij hij houder is van een rijbewijs, dat hij bovendien bij zich moet hebben. Dat rijbewijs wordt pas afgegeven indien de aanvrager geslaagd is voor een examen, wat dertig jaar geleden niet het geval was.

Het wetsontwerp houdt geen rekening met die aspecten. Het is dan ook niet aangepast aan de realiteit.

Daarenboven wordt in het ontwerp het amendement dat in de Senaat werd goedgekeurd tijdens de vorige zittingsperiode, niet overgenomen. Luidens dat amendement diende de aanwezigheid van een automatische radarcontrole door specifieke borden kenbaar te worden gemaakt. Op die manier creëert men een psychose.

Tot besluit kan gesteld worden dat de bedoelingen die aan het ontwerp ten grondslag liggen, verantwoord zijn maar dat in het ontwerp te veel de nadruk wordt gelegd op een overdreven rigide maatregel die niet bij de tijd is.

Verskillende leden betreuren dat de Senaat zo weinig tijd krijgt om zich over dit ontwerp uit te spreken.

Een senator herinnert eraan dat het Parlement reeds lange besprekingen gewijd heeft aan de problematiek van het gebruik van automatisch werkende

tombent sous le coup de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel. On peut soutenir que les agents qualifiés qui sont tenus de traiter ces données, observeront les prescriptions de ladite loi. Toutefois cela ne garantit pas que la vie privée soit protégée. La conservation des données recueillies comporte des risques.

En outre, les appareils fonctionnant automatiquement appliquent toujours les mêmes critères. Ils ne tiennent pas compte des conditions climatologiques, l'état de la route ou la densité du trafic. En Italie, on fait entrer en ligne de compte la puissance de la voiture.

En imposant un règlement uniforme et linéaire, le projet de loi ouvre la porte à des injustices. Il faudrait élargir et approfondir le débat. Un appareil fonctionnant automatiquement ne peut pas interpréter, tandis qu'un homme tient compte des circonstances spécifiques. Ne peut-on pas permettre une souplesse plus grande à certains moments et à certains endroits?

Le projet de loi focalise par ailleurs le débat sur les dépassements de vitesse, alors que l'insécurité routière est plus large.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que de nos jours, les voitures sont de meilleure qualité. Il s'ajoute à cela que nul ne peut conduire, sur la voie publique, un véhicule à moteur s'il n'est titulaire et porteur d'un permis de conduire. Ce permis n'est pas délivré si le requérant n'a réussi un examen, ce qui n'était pas le cas il y a trente ans.

Le projet de loi ne tient pas compte de ces éléments. Il s'ensuit qu'il n'est pas adapté à la réalité.

En outre, le projet ne retranscrit pas l'amendement voté au Sénat lors de la législature précédente, obligeant d'annoncer la présence de radars automatiques par des panneaux spécifiques. De la sorte on crée une psychose.

En conclusion, les intentions du projet sont justifiables, mais le projet met l'accent sur une mesure excessivement rigide et non adaptée à son temps.

Plusieurs membres déplorent la brièveté dans laquelle le Sénat doit se prononcer sur ce projet.

Un sénateur rappelle que le Parlement a déjà consacré de longues discussions à la problématique de l'utilisation d'appareils de détection des infractions

toestellen die overtredingen opsporen. Deze versie komt niet tegemoet aan alle opmerkingen die tijdens de vorige zittingsperiode geformuleerd werden, in het bijzonder in verband met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

De voorliggende tekst doet enkele juridische problemen rijzen. Zou het niet beter zijn aan de Commissie voor de Justitie een gemotiveerd advies over het ontwerp te vragen?

Wat vooral opvalt zijn de buitensporige straffen die in de bepalingen van het ontwerp zijn vervat. Krachtens het huidige stelsel van de opdecimen kan degene die een «radardetector» bezit, gestraft worden met geldboete van 20 000 frank tot 200 000 frank.

Men vergelijkte daarmee de straffen die het Strafwetboek stelt op het achterlaten van een kind in behoeftige toestand (art. 360*bis*), verlating van familie (art. 391*bis*), gebrek aan voorzichtigheid met slagen of verwondingen tot gevolg (art. 420), verzuimen hulp te verlenen aan anderen (art. 422*bis*). Al die artikelen voorzien in een geldboete van 50 frank tot 500 frank.

Ook is niet erg duidelijk hoe dit wetsontwerp kan aansluiten bij de algemene nota inzake het strafrechtelijk beleid dat onlangs door de minister van Justitie werd gepresenteerd.

Voorts werd niet ingegaan op de opmerkingen van de Raad van State betreffende artikel 10. Het voorgestelde artikel 67*bis* heeft tot doel het vermoeden van onschuld te vervangen door een vermoeden van schuld. Zodoende wordt een elementair beginsel van ons rechtsbestel op de helling gezet.

Ook het voorgestelde artikel 67*ter* druist in tegen de beginselen van ons strafrecht. De aansprakelijkheidsregeling die in dit artikel vervat zit, is onnauwkeurig en voor betwisting vatbaar.

Een lid is van oordeel dat deze tekst een te strenge strafmaat hanteert. Daardoor dreigen vele artikelen in de praktijk onuitvoerbaar te blijven. In dat geval zal de wetgever moeten optreden om de strafmaat te verlagen. Zulks zal de geloofwaardigheid van de hele regelgeving inzake de onbemande automatisch werkende toestellen ondergraven.

Een lid verwijst naar het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Volgens dat advies zouden bewakingscamera's het ook mogelijk maken om bewijselementen te verzamelen in verband met inbreuken op andere vigerende wet- en regelgevingen. Het spreekt vanzelf dat de Commissie reserves aan de dag legt en verlangt dat alleen de verkeersovertredingen worden vervolgd op basis van de door die toestellen geregistreerde gegevens.

De tekst van artikel 8 bepaalt echter dat de toestellen en de inlichtingen die deze toestellen ver-

fonctionnant automatiquement. La présente version ne rencontre pas toutes les observations formulées lors de la précédente législature, notamment en ce qui concerne la protection de la vie privée.

Le présent texte soulève quelques questions juridiques. Ne ferait-on pas mieux de demander un avis motivé sur le projet à la Commission de la Justice?

On est frappé en particulier par les peines disproportionnées prévues par les dispositions de ce projet. En appliquant le régime actuel des décimes additionnels, la personne qui détient un «détecteur de radars» peut être condamnée à une amende allant de 20 000 à 200 000 francs.

À titre de comparaison, on peut examiner les peines prévues par le Code pénal en matière d'abandon d'enfants dans le besoin (art. 360*bis*), d'abandon de famille (art. 391*bis*), de défaut de prévoyance ayant entraîné des coups et blessures (art. 420), de non-assistance à autrui (art. 422*bis*). Tous ces articles prévoient une amende de 50 à 500 francs.

On ne perçoit pas non plus comment ce projet de loi peut se concilier avec la note d'orientation sur la politique pénale présentée récemment par le ministre de la Justice.

En outre, les observations du Conseil d'État concernant l'article 10 n'ont pas été rencontrées. L'article 67*bis* proposé a pour but de substituer à la présomption d'innocence une présomption de culpabilité. De la sorte le projet de loi met en cause un principe élémentaire de notre système juridique.

L'article 67*ter* proposé heurte également les principes de droit pénal. Le mécanisme d'imputabilité mis en place par cet article est imprécis et discutable.

Un membre est d'avis que ce texte porte des peines trop sévères. De ce fait, beaucoup d'articles risquent de rester inapplicables dans la pratique. Dans ce cas le législateur devra réintervenir pour réduire le taux de la peine. Cela minera le crédit de l'ensemble de la réglementation relative aux appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié.

Un membre renvoie à l'avis de la Commission de la protection de la vie privée. Selon cet avis, les équipements de vidéo-surveillance permettraient également de recueillir des éléments de preuve d'infractions aux autres lois et règlements en vigueur. Il est évident que la Commission émet des réserves et formule le souhait que seules les infractions au Code de la route puissent être poursuivies sur base des données enregistrées par ces appareils.

Or, le texte de l'article 8 prévoit que les appareils et les informations qu'ils fournissent ne peuvent être

strekken, slechts mogen worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden in verband met de bestraffing van de overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, begaan op de openbare weg, alsook met het oog op de regeling van het wegverkeer, maar voegt daaraan toe «onverminderd de bepalingen van artikel 29 van het Wetboek van strafvordering». Indien men een overtreding vaststelt die niets te maken heeft met het wegverkeer, dan zal degene die deze feiten vaststelt, dus gehouden zijn de procureur des Konings daar onverwijld van op de hoogte te brengen.

Ten tweede zijn er ook reserves wat betreft de te volgen procedure nadat het apparaat de gegevens heeft geregistreerd. De tekst neemt immers niet het amendement over dat door de Senaat in februari 1995 is aangenomen en dat bepaalde dat de overtreder het recht heeft te vragen dat de door het automatisch toestel genomen foto hem wordt bezorgd. De oorspronkelijke gegevens worden niet bewaard. Dit vormt een aantasting van de rechten van de verdediging en doet afbreuk aan de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Hoewel de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet gekant is tegen onbemande toestellen, voegt zij eraan toe dat dit betekent dat een strakke controle op de goede werking van de apparatuur voor registratie en bewaring nodig is, bijvoorbeeld het testen van de werking vóór en na de installatie van een toestel, periodiek onderhoud van de vaste installaties, naleving van de aanbeveling van de Internationale Organisatie voor de Metrologie, enz. Daarvan is in het ontwerp niets terug te vinden.

Volgens de memorie van toelichting heeft het ontwerp hoofdzakelijk een preventief karakter en wil het het gedrag van de automobilisten verbeteren. Echter, alleen verkeersborden die de weggebruikers waarschuwen dat er automatisch werkende toestellen zijn geplaatst, maken die preventieve werking mogelijk.

Zo zou het ook mogelijk zijn om op meer plaatsen de aanwezigheid van een automatische radar aan te kondigen zonder dat daarom zo'n apparaat ook wordt geplaatst. Tegen lagere kosten zal het dan mogelijk zijn om het rijgedrag van de weggebruikers aanzienlijk te verbeteren en preventief op te treden.

Dat is de formule die ook elders wordt voorgestaan, bijvoorbeeld te Rijsel.

Dit wetsontwerp heeft echter een repressief karakter. In *Le Soir* van 22 juni stelt commandant De Neve dat het gaat om een nieuw repressief instrument.

In het commissieverslag van de Kamer staan de opmerkingen van de Waalse Gewestregering over het voorontwerp (Gedr. St. Kamer, verslag Pieters, nr. 577/7, 95/96, blz. 6-7).

utilisés qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des infractions à la loi relative à la police de la circulation routière et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, commises sur la voie publique, ainsi qu'en vue de la régulation de la circulation routière, mais ajoute, sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'instruction criminelle. Si on détecte dès lors une quelconque infraction n'ayant rien à voir avec la circulation routière, le fonctionnaire qui constate les faits sera tenu d'en donner avis sur-le-champ au procureur du Roi.

En second lieu, il y a également des réserves à l'égard de la procédure qui se déroule après que l'appareil ait enregistré des données. En effet, le texte ne reprend pas l'amendement adopté par le Sénat en février 1995, qui prévoyait que le contrevenant a le droit de demander la communication de la photo prise par l'appareil automatique. On ne conserve pas les données originales. Cela heurte les droits de la défense de même que la protection de la vie privée.

Bien que la Commission de la protection de la vie privée n'objecte pas qu'il y ait absence d'agents qualifiés, elle ajoute que cela implique un contrôle étroit du bon fonctionnement des appareils d'enregistrement et de conservation, par exemple par des tests de fonctionnement avant et après chaque implantation, par des entretiens périodiques des installations fixes, par le respect des recommandations de l'Organisation internationale de la Métrologie, etc. On n'en trouve rien dans le projet de loi.

Selon l'exposé des motifs, le projet de loi est essentiellement préventif et vise à améliorer le comportement des automobilistes. Toutefois, seule une signalisation efficace avertissant les usagers de la présence d'appareils fonctionnant automatiquement peut permettre d'exercer cet effet préventif.

D'ailleurs, il sera ainsi possible de multiplier les endroits où l'on signale la présence d'un radar automatique, sans pour autant être obligé d'y placer réellement un tel appareil. À moindres frais, il sera ainsi possible d'obtenir des résultats significatifs sur le comportement des usagers de la route et d'agir de façon préventive.

C'est la formule préconisée ailleurs, par exemple à Lille.

Le présent projet de loi, par contre, est répressif. Dans *Le Soir* du 22 juin, le commandant De Neve considère «qu'il ne s'agit que d'un outil supplémentaire de répression».

Le rapport de la Commission de la Chambre fait état des observations formulées par le Gouvernement wallon sur la base de l'avant-projet (Doc. Chambre, rapport de Mme Pieters, n° 577/7, 95/96, pp. 6-7).

Wat de strafmaat betreft, meent de spreker dat het ontwerp de waardenhiërarchie omkeert.

Een ander probleem is de inbeslagneming, de verbeurdverklaring en de vernietiging van de uitrusting die is gebruikt bij het begaan van de overtreding. Naar luid van het ontwerp kan worden overgegaan tot verbeurdverklaring en vernietiging vóór een vonnis is gewezen, wat een schending inhoudt van artikel 6 van het Verdrag ter bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden. Door zo te handelen vernietigt men het *corpus delicti* vóór het openbaar ministerie heeft kunnen bewijzen dat een overtreding is begaan.

Een senator verklaart dat zo eensgezind men is over een eventuele verbetering van de verkeersveiligheid, zo verdeeld is men, hetgeen reeds gebleken is in de Kamer, over de manier waarop de verkeersveiligheid op efficiënte wijze en in overeenstemming met een reeks andere beginselen gehandhaafd dient te worden.

De artikelen van het wetsontwerp betreffende de vervaardiging, de verkoop en het bezit van radar detectors zijn enigszins aanvaardbaar.

De andere artikelen daarentegen, inzonderheid artikel 8 en het feit dat de aanwezigheid van radars nergens aangekondigd zal worden, alsmede artikel 10, dat het vermoeden van schuld instelt ten aanzien van de titularis van de nummerplaat van het voertuig, moeten opnieuw grondig besproken worden.

Een ander bijzonder storend aspect in het systeem dat men wil invoeren, is het feit dat de toepassing ervan niet beperkt blijft tot de gevaarlijke plekken van het Belgische wegennet maar dat de staatssecretaris het overal op het grondgebied wenst in te voeren zonder dat de toestellen zelfs maar in de ruime zin van het woord aangekondigd worden.

Een andere senator kondigt aan dat het advies dat over dit ontwerp aan de Commissie voor de Justitie gevraagd is, er niet kan zijn vóór de stemmingen in de commissie.

Men kan evenwel zonder moeite vaststellen dat dit wetsontwerp, wat de straffen betreft, grenzen bereikt die men niet mag overschrijden. Dat zou immers aanleiding kunnen geven tot een reeks onvoorspelbare gedragingen. Anderzijds is het onaanvaardbaar dat het vermoeden van onschuld van de titularis van de nummerplaat omgekeerd wordt. Daar komt nog bij dat het opstellen van dit soort camera's een controle van de bevolking meebrengt.

Kortom, men wil een stelsel invoeren waarvan men de gevolgen op het vlak van buitensporige controle en bestraffing van de bevolking niet kan inschatten.

En ce qui concerne l'échelle des peines, l'orateur estime que le projet constitue un bouleversement de l'ordre des valeurs.

Un autre problème concerne la saisie, la confiscation et la destruction de l'équipement ayant servi à commettre l'infraction. Aux termes du projet, il peut être procédé à une confiscation et une destruction avant qu'un jugement ait été prononcé, ce qui implique une méconnaissance de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En outre, en procédant de la sorte, on détruit le *corpus delicti* avant que le ministère public ait pu prouver qu'une infraction a été commise.

Une sénatrice expose qu'autant il y a unanimité en ce qui concerne une éventuelle amélioration de la sécurité routière, autant il y a de divergences de vues, ce qui est déjà apparu à la Chambre, sur la manière de l'assurer de façon efficace et en conformité et dans le respect d'une série d'autres principes.

Les articles du projet de loi concernant la fabrication, la vente et la détention de détecteurs de radars sont relativement acceptables.

Par contre, les autres articles, et notamment l'article 8, et le fait qu'on n'annoncerait nulle part la présence de radars, ainsi que l'article 10, contenant la présomption de culpabilité dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule, doivent être rediscutés fondamentalement.

Un autre aspect particulièrement dérangeant dans le système qu'on veut instaurer est que son application n'est pas limitée aux points noirs de la circulation routière en Belgique, mais que le Secrétaire d'État prévoit de l'étendre très largement partout sur le territoire, sans que les appareils soient annoncés, fût-ce même au sens large.

Une autre sénatrice annonce que l'avis de la Commission de la Justice, demandé sur ce projet, ne pourra être rendu avant les votes en commission.

On peut cependant constater sans peine que le présent projet de loi atteint, sur le plan de la répression, des limites qu'il ne faut pas franchir. En effet, cela donnerait lieu à une série de comportements imprévisibles. D'autre part, il est inacceptable de renverser la présomption d'innocence du titulaire de la plaque d'immatriculation. Il faut encore ajouter à cela ce que le placement de ce genre de caméras représente comme contrôle de la population.

En bref, on veut mettre en place un système dont on ne mesure pas les conséquences et les implications en termes de contrôle et de répression excessifs de la population.

Volgens spreekster zou het beter zijn bij de aanvang van het volgende parlementaire jaar een veel grondiger bespreking te wijden aan een wetsontwerp waarin de snelheidsbeperkingen op een andere wijze georganiseerd zouden worden en waarmee men het gewenste preventieve effect zou bereiken, maar dan op een meer aangepaste wijze.

Zelfs indien dit wetsontwerp geamendeerd wordt en rekening wordt gehouden met het gevaar dat de gevolgen ervan gekoppeld worden aan die van de regeling inzake het rijbewijs met punten, kan het in de huidige versie niet goedgekeurd worden.

Dat is wat de grote meerderheid van automobilisten in dit land denken.

Een commissielid merkt op dat de Commissie voor de Justitie haar advies zal uitbrengen vóór dit verslag wordt goedgekeurd. Dat advies zal een bijkomende bron van informatie vormen.

Een lid meent dat het advies van de Commissie voor de Justitie inhoudelijk niet veel zal bijbrengen want het probleem ligt niet daar en de Commissie kan haar werkzaamheden dus voortzetten.

De voorgaande spreker gaat hiermee akkoord hoewel het noodzakelijk was de aandacht van de Commissie voor de Justitie te vestigen op een aantal juridische problemen in het wetsontwerp.

Een ander lid stelt vast dat artikel 10 van het ontwerp bepaalt dat wanneer een voertuig ingeschreven is op naam van een rechtspersoon, men in een verklaring moet aangeven wie de rechtspersoon vertegenwoordigt. Er zou duidelijk moeten worden vermeld dat het hier om een natuurlijke persoon moet gaan.

Anderzijds zou spreker willen weten op welke wijze de staatssecretaris kan verantwoorden dat het vermoeden van schuld rust op de titularis van de nummerplaat van het voertuig.

Het invoeren van een dergelijke maatregel zal onder meer aanzetten tot fraude om de gevolgen daarvan voor het beroepsleven te vermijden.

De gedachte die aan het ontwerp ten grondslag ligt, namelijk de verkeersveiligheid verbeteren, is lovenswaardig maar uit technisch oogpunt moet dit ontwerp herzien worden.

Een commissielid verklaart dat de in het ontwerp vervatte gedachte duidelijk veel verder reikt dan alleen maar het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wij komen terecht in een soort «big brother»-maatschappij en dat is zeer verontrustend.

Bij wijze van voorbeeld vertelt hij dat er reeds een camera opgesteld is op enkele meter van zijn partijsecretariaat en dat zijn partij niet wenst dat de Staatsveiligheid de opnames op welke manier dan ook kan gebruiken om te zien wie er dit secretariaat binnenloopt en buitengaat.

L'intervenante estime qu'il serait plus justifié d'examiner beaucoup plus en profondeur à la rentrée parlementaire prochaine, un projet de loi qui module-rait autrement les limitations de vitesse et qui obtiendrait l'effet préventif souhaité, mais d'une façon plus appropriée.

Le présent projet de loi, même amendé, et compte tenu du risque de la jonction de ses effets avec ceux des dispositions sur le permis de conduire à points, n'est pas en état d'être voté.

Ceci reflète l'avis de la grande majorité des automobilistes de ce pays.

Un commissaire rappelle que la Commission de la Justice rendra son avis avant l'approbation du présent rapport. Il constituera un élément complémentaire d'information.

Un membre estime que l'avis de la Commission de la Justice n'apporterait pas grand-chose sur le fond, car le problème n'est pas là et cela n'empêche pas la Commission de poursuivre ses travaux.

Le précédent intervenant est d'accord, bien qu'il fût nécessaire d'attirer l'attention de la Commission de la Justice sur un certain nombre d'éléments juridiques du projet de loi.

Un autre membre constate que l'article 10 du projet prévoit que lorsqu'un véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale, il faut faire une déclaration précisant qui la représente. Il faudrait spécifier qu'il doit s'agir là d'une personne physique.

D'autre part, l'intervenant voudrait connaître la justification du Secrétaire d'État sur la présomption de culpabilité qui est prévue vis-à-vis du titulaire de la plaque de l'immatriculation du véhicule.

L'introduction d'une telle mesure va, notamment, inciter à la fraude pour en éviter les conséquences sur le plan professionnel.

La philosophie du projet d'améliorer la sécurité routière est louable, mais techniquement, ce projet est à repenser.

Un commissaire déclare qu'il est clair que la philosophie de ce projet dépasse largement le simple but d'amélioration de la sécurité routière. Nous entrons dans la problématique d'une société du type «big brother» et c'est très inquiétant.

Il précise, à titre d'exemple, qu'un emplacement de caméra est déjà installé à quelques mètres du secrétariat de son parti, et que ce dernier ne désire pas que la Sûreté de l'État puisse faire un usage quelconque des prises de vues qui seront faites des allées et venues à ce secrétariat.

Dat geldt natuurlijk ook voor de andere partijen en voor andere personen of organisaties.

Als hij zich zal onthouden bij de stemming van dit ontwerp, hoewel hij preventie voor de verkeersveiligheid belangrijk acht, dan is dat omdat hij zeer bevreesd is voor het instellen van een soort «big brother»-maatschappij en voor het invoeren van onrechtmatige controle van de overheid op onze handel en wandel.

Wat het gebruik van radardetectoren betreft, is spreker eveneens van oordeel dat men te ver gaat. Men kan immers de automobilist niet verhinderen de aanwezigheid van een radar met zijn eigen ogen op te sporen. Een opsporingsapparaat is evenwel niets anders dan een verlengstuk van iemands gezichtsveld.

Dat is eens te meer een aanslag op de individuele vrijheid van de burger.

Hoewel een lid eveneens bezorgd is over de problemen die de vorige spreker heeft aangehaald, meent hij dat men maatregelen moet nemen om de autobestuurders te ontmoedigen die door hun onvoorzichtigheid het leven van anderen in gevaar brengen.

Hij zou de toestellen die men wenst te plaatsen, dus kunnen aanvaarden onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat hun gebruik strikt beperkt blijft tot preventief optreden inzake verkeersveiligheid.

Anderzijds wijst hij op een leemte in de bepalingen van artikel 2. Het is immers perfect mogelijk een opsporingsapparaat te leasen in het buitenland en dan valt men niet onder de toepassing van het wetsontwerp.

De Staatssecretaris heeft nog altijd de mogelijkheid om een amendement ter zake in te dienen.

ANTWOORDENVANDESTAATSSECRETARIS

Artikel 2 van dit ontwerp houdt een wijziging in van de wetgeving op de technische eisen waaraan alle voertuigen voor vervoer te land, de onderdelen daarvan alsmede het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Dit ontwerp doelt, veel meer dan op de autobestuurder, op de «lobby» die betrokken is bij de vervaardiging, de invoer, de verkoop, de aankoop, de plaatsing, enzovoort van opsporingsapparaten.

Maar artikel 9 dat de Wegverkeerswet wijzigt en de automobilist verbiedt die toestellen te gebruiken, komt tegemoet aan het bezwaar van de vorige spreker wat betreft de leasing in het buitenland.

De staatssecretaris bevestigt dat de opzet van dit ontwerp de verbetering van de verkeersveiligheid is, dat deze bepalingen alleen kunnen dienen voor het vaststellen van verkeersovertredingen en dat zij

Cela concerne, bien entendu, aussi les autres partis et toute autre personne ou organisme.

S'il s'abstiendra de voter ce projet, bien qu'il estime la prévention en matière de sécurité routière importante, c'est parce qu'il craint énormément l'instauration d'une société du type «big brother» et l'instauration d'un contrôle abusif de l'autorité de nos faits et gestes.

Quant à l'usage des détecteurs de radars, l'intervenant estime également qu'on va trop loin. En effet, on ne peut empêcher l'automobiliste de détecter la présence d'un radar avec ses yeux. Or, un appareil de détection n'est qu'un prolongement de la vision.

C'est une fois de plus une atteinte à la liberté individuelle du citoyen.

Un membre, bien qu'il soit également soucieux des problèmes que vient d'évoquer le précédent intervenant, estime qu'il faut prendre des mesures en vue de décourager les automobilistes qui, par leur imprudence, mettent la vie des autres en danger.

Il pourrait donc admettre les appareils qu'on désire placer à la condition *sine qua non* que leur usage soit strictement réservé à la prévention de la sécurité routière.

D'autre part, il indique une lacune dans les dispositions de l'article 2. En effet, il est parfaitement possible de prendre un appareil de détection en leasing à l'étranger, sans tomber sous l'application du projet de loi.

Il est toujours possible au Secrétaire d'État de déposer un amendement à ce sujet.

RÉPONSES DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT

L'article 2 du présent projet constitue une modification de la législation sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que ses accessoires de sécurité.

Le présent projet, bien plus que le conducteur du véhicule, vise avant tout le «lobby» touchant à la fabrication, l'importation, la vente, l'achat, l'installation, etc., des appareils de détection.

Mais l'article 9, modifiant le Code de la circulation routière, qui interdit au conducteur d'utiliser ces appareils, répond à l'objection formulée par le précédent intervenant quant au cas du leasing fait à l'étranger.

Le secrétaire d'État confirme que la philosophie du projet est bien centrée sur l'amélioration de la sécurité routière et que ces dispositions ne peuvent servir qu'à la constatation d'infractions au Code de la sécurité

uitdrukkelijk zullen worden opgesomd in de uitvoeringsbesluiten (hoofdzakelijk wat betreft overdreven snelheid en het negeren van stoplichten).

De foto's die door de camera's worden genomen, kunnen niet voor andere doeleinden worden gebruikt, onverminderd de toepassing van artikel 29 van het Wetboek van strafvordering dat bepaalt dat wanneer een overheidsfunctionaris getuige is van een strafbaar feit, hij verplicht is daarvan dadelijk bericht te geven aan de procureur des Konings.

Voor «Orwelliaanse» toestanden valt dus niet te vrezen.

Wat betreft het aankondigen van de radars door middel van verkeersborden, is het juist dat indien men bijvoorbeeld op honderd gevaarlijke kruispunten op zeventhonderd, (aangekondigde) toestellen plaats, er op die honderd kruispunten een duidelijke preventieve werking zal zijn. Maar dat betekent dat men op de andere kruispunten ongestoord zijn gang gaat. Daarom is de staatssecretaris er niet voor.

Bovendien moeten die camera's worden geplaatst op welbepaalde punten in overleg met de gewesten, de gemeenten, de parketten en de lokale politiediensten. Dat betekent dat indien een van die autoriteiten geen camera's wil, er ook geen komen. Voorts kunnen zij desgewenst borden plaatsen die de aanwezigheid van de radars aankondigen.

Voorgesteld is ook alleen radars te plaatsen op de gevaarlijke plekken van het wegennet.

Ten eerste is er geen officiële lijst van die «black points». Er bestaan alleen statistieken van de rijkswacht voor de gewestwegen en er zijn er geen voor de gemeentewegen.

Er is zelfs geen definitie van «black point». Bovendien verschuiven die gevaarlijke plekken gemakkelijk naar elders. Tenslotte vertegenwoordigen zij maar één derde van de zware ongevallen.

Het zou dus van een te enge aanpak getuigen en te duur uitvallen om alle energie op die «black points» te richten.

Het doel van dit ontwerp is een systeem in te stellen dat soepel kan worden aangepast om te voorkomen dat er «black points» ontstaan.

De staatssecretaris bespreekt dan het vermoeden van schuld.

Sedert een tiental jaren reeds worden bemande camera's gebruikt van dezelfde soort als de onbemande camera's die nu zullen worden geïnstalleerd. De processen-verbaal betreffende geflitste voertuigen werden steeds opgestuurd aan de persoon op naam van wie het voertuig is ingeschreven en van wie

routière et qui seront expressément énumérées dans les arrêtés royaux d'exécution (essentiellement en matière d'excès de vitesse et de non respect des feux rouges).

Les photos prises par les caméras ne pourront être utilisées à d'autres fins sauf application de l'article 29 du Code d'instruction criminelle qui prévoit que lorsqu'un agent est témoin d'un fait punissable, il doit en avertir le parquet du procureur du Roi.

Il n'y a donc pas à craindre d'évoluer vers un état «big brother».

En ce qui concerne la signalisation annonçant la présence des radars, il est vrai que si on en place, par exemple, à cent croisements dangereux sur sept cents, avec présence annoncée, l'action préventive à ces cent croisements est évidente. Mais cela signifie qu'on se comporte en toute liberté aux autres croisements. C'est pourquoi le secrétaire d'État n'y est pas favorable.

De plus, ces caméras doivent être placées à des endroits déterminés en concertation avec les Régions, les communes, les parquets et les services de police locaux. Cela signifie que si une de ces autorités n'en veut pas, il n'y en aura pas. En outre, elles pourront, si elles les désirent, placer des panneaux annonçant la présence des radars.

On a proposé de ne placer ces radars qu'aux points noirs de la circulation routière.

Tout d'abord, le relevé de ces points noirs n'a rien d'officiel. Il n'existe que des statistiques, émanant de la gendarmerie, pour les routes régionales. Il n'y en a pas pour les routes communales.

Il n'existe même pas de définition d'un point noir. En outre, ces points fluctuent et se déplacent facilement. Enfin, ils ne comptabilisent que le tiers des accidents graves.

Il est donc trop restrictif et coûteux de se focaliser sur ces points noirs.

Le but du présent projet est d'instaurer un système capable d'être adapté avec souplesse afin d'éviter leur formation.

Le secrétaire d'État en vient à la présomption de culpabilité.

Cela fait déjà une dizaine d'années qu'on utilise des caméras accompagnées du même type que celles qu'on placera sans accompagnement. Les procès-verbaux concernant les voitures flashées ont toujours été adressés à la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé et qui est supposée avoir commis

vermoed wordt dat hij de overtreding heeft begaan. De betrokkene kan zulks betwisten. Dat is de gebruikelijke praktijk en het is onmogelijk anders tewerk te gaan.

Gedurende bijna tien jaar is de jurisprudentie eensluidend geweest en pas onlangs heeft het Hof van Cassatie arresten gewezen die ingaan tegen deze jurisprudentie en waarin wordt uitgegaan van een vermoeden van onschuld.

In die omstandigheden is het niet meer mogelijk vaststellingen te doen via al dan niet bemande camera's en de politie en de rijkswacht zullen niet meer in staat zijn snelheidscontroles te verrichten.

Daarom verleent dit ontwerp rechtsgrond aan het vermoeden van schuld.

De staatssecretaris merkt op dat het hier om een weerlegbaar vermoeden gaat.

Dat stond van meet af aan in de toelichting en werd dan conform het advies van de Raad van State in de ontwerp-tekst opgenomen.

Wat de toepassing van artikel 10 betreft, is het natuurlijk zo dat, wanneer het om een rechtspersoon gaat, een natuurlijke persoon officieel de aansprakelijkheid van de overtreder op zich neemt.

Een lid meent dat het tot rechtsnorm maken van dit vermoeden van schuld in de toekomst voor veel grotere problemen zal zorgen. Gedurende tien jaar is er vaste jurisprudentie geweest en zodra het Hof van Cassatie daarover twijfels uit, wordt via een wettelijke bepaling de vroegere jurisprudentie opgelegd. Als men dit systeem koppelt aan dat van het rijbewijs met punten, zal dit voor veel bestuurders een ernstige weerslag hebben op beroepsvlak en dus tot fraude aanleiding geven.

Weliswaar meent de Staatssecretaris dat het zonder die bepaling voor de politie of de rijkswacht vrijwel onmogelijk zal zijn om te bewijzen wie de overtreder is maar als men het vermoeden van schuld invoert, zal het ten minste even moeilijk zijn voor de titularis van de nummerplaat om te bewijzen dat hij niet de overtreder is.

Dat is dus geen argument om het vermoeden van schuld opnieuw in te voeren.

Een senator kan zich vinden in hetgeen de vorige spreker heeft gezegd.

Meer algemeen zou zij willen weten of in landen waar deze verkeersradars reeds zijn geïnstalleerd, het aantal ongevallen daadwerkelijk is verminderd.

Is dat geen enorme verspilling van energie en geld, en wat zal het resultaat zijn?

l'infraction. L'intéressé peut contester. C'est la pratique courante et il serait impossible de procéder autrement.

La jurisprudence a été unanime pendant près de dix ans et c'est seulement depuis peu que la Cour de cassation a rendu des arrêts renversant cette jurisprudence et instaurant une présomption d'innocence.

Dans ces conditions, il ne sera pas possible de recourir aux constatations par l'intermédiaire de radars accompagnées ou non et la police et la gendarmerie ne seront plus en mesure d'effectuer des contrôles de vitesse.

C'est pourquoi le présent projet légalise la présomption de culpabilité.

Le secrétaire d'État fait remarquer qu'il ne s'agit que d'une présomption réfragable.

Ceci figurait au départ dans l'exposé des motifs, puis a été repris dans le texte du projet suite à l'avis du Conseil d'État.

Enfin, en ce qui concerne l'application de l'article 10, il faut naturellement qu'une personne physique assume officiellement la responsabilité du contrevenant lorsqu'il s'agit d'une personne morale.

Un membre estime que la légalisation de cette présomption de culpabilité va être à l'origine de problèmes bien plus importants dans l'avenir. Il est un peu simple de dire que cette jurisprudence a été constante pendant dix années et au moment où la Cour de cassation émet des doutes à ce sujet, de décider d'imposer l'ancienne jurisprudence par une disposition légale. À partir du moment où on liera ce système à celui du permis à points, cela aura des répercussions graves sur le plan professionnel pour beaucoup de conducteurs et incitera donc à la fraude.

D'autre part, le Secrétaire d'État estime qu'il est presque impossible pour la police ou la gendarmerie de prouver qui est le contrevenant, mais si on retourne la situation, il est au moins aussi difficile pour le titulaire d'une immatriculation de prouver qu'il n'est pas le contrevenant.

Ce n'est donc pas un argument pour rétablir la présomption de culpabilité.

Une sénatrice se rallie à ce que vient de dire le précédent intervenant.

D'une façon plus générale, elle voudrait savoir si, dans les pays où ces radars sont déjà installés, on a constaté une réelle diminution du nombre des accidents.

Tout cela n'est-il pas une énorme dépense d'énergie et d'argent et pour arriver à quel résultat?

Zelfs na een aandachtige lectuur van het ontwerp ziet een lid niet goed het verschil tussen de onbemande radartoestellen en de bemande, tenzij het feit dat de eerste vaste toestellen zijn en de andere niet.

Eigenlijk regelt de Staatssecretaris in dit ontwerp de problemen die de rechtspraak heeft met het gebruik van de huidige radartoestellen, en maakt hij van de gelegenheid gebruik om een regelgeving betreffende de onbemande radartoestellen in te voeren waardoor de problematiek in haar geheel wordt aangepakt, waarmee hij het trouwens eens is.

Een commissielid verklaart verbaasd en ontgoocheld te zijn omdat hij geen antwoord op zijn vragen heeft gekregen.

Hij verbaast zich daarenboven over de interpretatie die de Staatssecretaris geeft in verband met de onmogelijkheid om de identiteit van een overtreder te controleren.

Spreker, die heel veel op de weg is, wordt dagelijks met de radarcontroles geconfronteerd.

Bij een snelheidsovertreding wordt men geflitst. Het gaat wel degelijk om een radartoestel en niet om een camera. Het verschil is fundamenteel.

Het nemen van een gewone foto is immers aanvaardbaar. Gefilmd worden door een camera is dat niet, omdat die camera het evolueren van de toestand volgt en daarna doet men met de beelden wat men er wil mee doen.

Volgens de huidige procedure wordt men, wanneer men geflitst wordt, drie kilometer verder door rijkswachters tegengehouden die de identiteit controleren.

Dat is de enige correcte manier om het spel te spelen in een samenleving waarin de rijkswachters hun werk doen en de burgers in een normale toestand verkeren.

Men wil eens te meer «self-services» installeren. Waarom laat men de rijkswacht en de politie niet gewoon hun rol spelen? Zijn er rijkswachters tekort, dan moet men die gewoon aanwerven.

En dan laat men nog buiten beschouwing wat de gevaren zijn van het gebruik dat men kan maken van die dankzij de camera's ingewonnen informatie. Dit is de zoveelste antidemocratische regeling die men wil invoeren. Wij worden geconfronteerd met een ongehooflijk krachtig repressief raderwerk, waaraan dringend een halt moet worden toegeroepen.

Elk strafbaar feit dat door de camera gecontroleerd wordt zal moeten worden overgezonden aan het parket. Wat is een strafbaar feit?

Dit alles komt zeer dicht in de buurt van de persoonlijke levenssfeer.

Men zou tenminste kennis moeten hebben van de inhoud van het te nemen koninklijk besluit.

Un membre, après avoir lu attentivement le projet, ne voit pas bien la différence entre les radars non accompagnés ou accompagnés si ce n'est que les uns sont fixes et les autres pas.

En fait le Secrétaire d'État règle dans ce projet les problèmes de jurisprudence concernant l'utilisation des actuels radars et profite de l'occasion pour y glisser la réglementation concernant les radars non accompagnés et globaliser ainsi cette problématique. Ce en quoi il l'appuie.

Un commissaire se déclare surpris et déçu de n'avoir reçu aucune réponse à ses questions.

Il s'étonne, en outre, de l'interprétation donnée par le Secrétaire d'État sur l'impossibilité de contrôler l'identité d'un contrevenant.

L'intervenant, qui fait énormément de route, est quotidiennement confronté aux radars.

Actuellement, en cas d'excès de vitesse, le radar flashe. Il s'agit bien d'un radar et non d'une caméra, la différence étant fondamentale.

En effet, la prise d'une simple photo est acceptable. Être filmé par une caméra ne l'est pas parce qu'elle suit toute une évolution de situation, et ensuite on en fait l'usage qu'on veut.

Donc, dans la procédure actuelle, lorsqu'on a été flashé, trois kilomètres plus loin des gendarmes vous arrêtent et contrôlent votre identité.

C'est la seule manière correcte de jouer le jeu dans une société où les gendarmes font leur travail et où les citoyens sont dans une situation normale.

Une fois de plus, on veut installer des self-services. Qu'on laisse les gendarmes et les policiers en uniforme jouer leur rôle. Si on manque de gendarmes, il suffit d'en engager.

Sans parler du danger de l'usage que l'on peut faire des informations recueillies grâce à ces caméras. C'est un système antidémocratique de plus qu'on veut installer. Nous sommes devant un pouvoir répressif d'une intensité incroyable, il faut faire cesser cette dynamique.

Tout fait punissable contrôlé par la caméra devra être transmis au parquet. Qu'est-ce qu'un fait punissable?

Tout cela touche de très près à la vie privée.

Il faudrait au moins connaître le contenu de l'arrêté royal qui sera pris.

Men zou veeleer preventief moeten optreden in plaats van repressief. Het is juist dat men in de Verenigde Staten de snelheidsbeperkingen respecteert en dat men zich aan een snelheid van 90 km per uur houdt, maar om de vijf minuten wordt wel een kind gedood met een vuurwapen! De Amerikaanse samenleving is niet meer geëvolueerd noch intelligenter dan de onze.

Onze gegevens zitten al in allerlei bestanden. In dit systeem worden gegevens over burgers op een cassette opgenomen en een gewone computer is genoeg om de door die camera's ingewonnen gegevens op te vragen. Die camera's zullen geplaatst en verplaatst worden zonder dat er enig toezicht is op de werking ervan.

Als kroon op het werk wordt het vermoeden van onschuld omgekeerd in een vermoeden van schuld. Het huidige systeem is misschien logger en duurder maar het is zeker rechtvaardiger en democratischer.

De staatssecretaris antwoordt dat verschillende buurlanden met dit systeem geëxperimenteerd hebben — ook België heeft dat al gedaan — totdat het Hof van Cassatie het verboden heeft.

De resultaten van enkele van die experimenten worden vermeld in het verslag van de Kamer (minder ongevallen, lagere snelheid).

Het invoeren en de doeltreffendheid van die systemen worden in het buitenland nergens betwist.

Het is juist dat die toestellen zichtbaar zijn en dat de bestuurders ze uiteindelijk weten staan. Ze zijn dus democratischer dan de bemande radartoestellen die verdekt tussen de struiken worden opgesteld!

Het is ook duidelijk dat ze moeten verplaatst worden om doeltreffend te blijven. De verplaatsing van de camera's maakt integraal deel uit van het systeem.

De vorige spreker heeft vraagtekens geplaatst bij de totaalaanpak. Men kan er lang over discussiëren.

In 1994 heeft alleen de rijkswacht al meer dan 21 000 uren gecontroleerd op snelheid. De directe controle van de overtreder vertegenwoordigt maar een klein deel daarvan. Het grootste deel van die uren wordt gepresteerd door de rijkswachters in hun combi. Dat betekent dat een groot aantal manschappen die zouden kunnen worden ingezet voor nuttiger taken, geblokkeerd worden.

In verband met de strafbare feiten is het zo dat de gegevens die door de camera's worden verkregen, enkel zullen dienen voor het vaststellen van overtredingen van de wegverkeerswet die in het uitvoeringsbesluit worden opgenomen.

Al het overige materiaal heeft geen bewijskracht. Maar wanneer een agent op de foto van een overtre-

C'est de la prévention qu'il faut faire plutôt que de la répression. Il est vrai qu'aux États-Unis on respecte les limitations de vitesse et qu'on roule à 90 km/h, mais toutes les cinq minutes, on tue un enfant avec une arme à feu. La société américaine n'est ni plus évoluée, ni plus intelligente que la nôtre.

Nous sommes déjà fichés de toute part. Dans ce système, on sera filmé sur une cassette et il suffira d'une demande par ordinateur sur les données recueillies par ces caméras qui seront placées et déplacées sans aucun contrôle de leur action.

Pour couronner le tout, on passe de la présomption d'innocence à la présomption de culpabilité. Le système actuel est peut-être plus lourd et plus coûteux, mais est certainement plus juste et plus démocratique.

Le Secrétaire d'État répond que plusieurs de nos pays voisins ont expérimenté ce système, même la Belgique, avant que la Cour de cassation l'interdise.

Les résultats de quelques unes de ces expériences sont mentionnés dans le rapport de la Chambre (moins d'accidents, vitesse moins élevée).

L'existence et l'efficacité de ces systèmes ne sont contestées nulle part à l'étranger.

Il est exact que ces appareils sont visibles et que les gens finissent par les repérer. Ils sont donc plus démocratiques que les radars accompagnés qui s'embusquent dans les bosquets!

Il est aussi évident qu'il faut les déplacer pour qu'ils restent efficaces. La rotation des caméras fait partie intégrante du système.

Le précédent intervenant a remis en cause la globalité du système. On peut en discuter longtemps.

En 1994, la gendarmerie seule a accompli plus de 21 000 heures de contrôles de vitesse. Le contrôle direct du contrevenant n'en représente qu'une petite partie. La plus grande est effectuée par les gendarmes dans leur combi. Cela représente le blocage d'un nombre d'hommes important qui pourraient être affectés à des tâches plus utiles.

Quant aux faits punissables, les données recueillies par les caméras ne serviront que pour les infractions au Code de la circulation routière reprises dans l'arrêté royal d'exécution.

Pour le reste, ce qui s'y trouve n'a aucune force probante. Mais si en regardant la photo d'une contra-

ding ziet dat bijvoorbeeld een handtas gestolen wordt, dan moet hij het parket hierover inlichten. Die foto heeft evenwel alleen informatiewaarde.

Spreker veralgemeent te veel. Men heeft het over camera's maar het gaat enkel over fototoestellen en flitsen.

De Raad van State heeft wel degelijk opgemerkt dat het gebruik van camera's een aantasting is van de persoonlijke levenssfeer en enkel mogelijk is na het koninklijk besluit tot regeling van de wijze waarop die camera's geïnstalleerd en gebruikt worden.

Een dergelijk koninklijk besluit moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Er zijn vragen geweest over de gehele problematiek van de snelheidscontrole en de doeltreffendheid van het systeem.

In dezen mag men zich niet blind staren op de snelwegen. In de praktijk is het immers zo dat 90 pct. van de ongevallen met gewonden zich voordoet op secundaire wegen en in de agglomeraties. De politie en de rijkswacht moeten dus vooral daar optreden.

Daar moet dus ook het grootste aantal radars komen. Dat kost veel en die moeten zich op de gevaarlijkste plaatsen bevinden.

III. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

Artikel 1

Amendement nr. 1 van de heer Verreycken stelt een tekstverbetering voor:

«*In de Nederlandse tekst van dit artikel, de woorden «zoals bepaald» vervangen door de woorden «als bedoeld».*

Ook het amendement nr. 41 van de heer Hatry stelt een gewone tekstaanpassing voor:

«*A. In de Nederlandse tekst van dit artikel de woorden «zoals bepaald» vervangen door de woorden «als bedoeld».*

«*B. In de Franse tekst van dit artikel, de woorden «article 1^{er}» vervangen door de woorden «article premier».*

Verantwoording

A. Gewone terminologische aanpassing.

B. Gewone terminologische aanpassing overeenkomstig de wetgevingstechniek.

Twee leden verklaren te verkiezen dat de twee amendementen als dusdanig worden aangenomen. Het eerste lid omdat de ervaring met twee vorige

vention l'agent voit qu'à côté on vole un sac à main par exemple, il doit en avertir le parquet. Mais, cette photo n'a qu'une valeur d'information.

L'intervenant généralise trop. On parle de caméras mais il s'agit seulement d'appareils photos et de flashes.

Le Conseil d'État a bien fait remarquer que l'utilisation de caméras porte atteinte à la vie privée et ne peut se faire que suite à un arrêté royal réglant les modalités d'installation et d'utilisation de ces caméras.

Un tel arrêté royal doit être soumis à l'approbation de la Commission pour la protection de la vie privée.

Il y a eu des questions quant à la globalité de la problématique du contrôle de la vitesse et à l'efficacité du système.

En cette matière, il ne faut pas se focaliser sur les autoroutes. En pratique, 90 p.c. des accidents avec blessés se produisent sur les routes secondaires et dans les agglomérations. L'action de la police et de la gendarmerie doit donc s'y concentrer essentiellement.

Le plus grand nombre de radars devra donc également y être installé. Cela coûte cher et ils devront se trouver aux endroits les plus sensibles.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'amendement n° 1 de M. Verreycken propose une amélioration de texte:

«*Dans le texte néerlandais de cet article, remplacer les mots «zoals bepaald» par les mots «als bedoeld».*

L'amendement n° 41 de M. Hatry propose également une simple adaptation de texte:

«*A. Dans le texte néerlandais de cet article, remplacer les mots «zoals bepaald» par les mots «als bedoeld».*

«*B. Dans le texte français, remplacer l'intitulé «article 1^{er}» par «article premier».*

Justification

A. Simple adaptation terminologique.

B. Simple adaptation terminologique, conforme à la pratique législative.

Deux membres eussent préféré que ces deux amendements soient votés en tant que tels, le premier parce que son expérience au cours de deux évocations

evocaties heeft uitgewezen dat de regering geweigerd heeft elke niet als amendement geformuleerde en goedgekeurde taalverbetering aan te brengen.

Het tweede lid gaat ervan uit dat de Senaat tot taak heeft de door de Kamer aangenomen teksten te verbeteren en dat het zijn nut heeft geamendeerde teksten naar de Kamer terug te zenden opdat die de gewoonte aanneemt rekening te houden met de initiatieven van de Senaat.

Een lid dringt er niettemin op aan dat men die amendementen beschouwt als tekstverbeteringen.

Op verzoek van een lid keurt de Commissie dit voorstel goed met 10 stemmen tegen 1 stem, bij 1 onthouding.

De voorstellen van de samengevoegde amendementen (nr. 1 en 41) worden als loutere tekstwijzigingen aanvaard.

Artikel 2

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (Nr. 10) in dat de schrapping van dit artikel voorstelt en als volgt wordt verantwoord:

«Energzijds is deze bepaling niet op haar plaats in het toepassingsgebied van de wet van 21 juni 1985, die uitsluitend handelt over de technische voorwaarden waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. In de voorgestelde redactie doelt § 6 immers niet specifiek op de uitrusting van een voertuig: het handelt over elk middel dat tot doel heeft de vaststelling van overtredingen op de wet betreffende de politie over het wegverkeer te verhinderen of te bemoeilijken, of die automatisch werkende toestellen op te sporen. Die omschrijving is dus zeer ruim en doelt niet uitsluitend op de instrumenten die in het voertuig worden ingebouwd. Zo zal bijvoorbeeld wat in de volksmond een «radardetector» heet en in een koffer past die niet in het voertuig is ingebouwd, nooit als «een uitrusting of een middel» van dat voertuig beschouwd kunnen worden.

Anderzijds laten de ontworpen bepalingen volstrekt aan duidelijkheid te wensen over en maken het niet mogelijk duidelijk te omschrijven welke «middelen» verboden zijn. Nu is het zo dat bij overtreding van dit artikel uiterst zware straffen worden opgelegd. Die kunnen bijvoorbeeld oplopen tot 2 miljoen frank (cf. art. 4, § 1, van de wet van 21 juni 1985).

Dit artikel gaat dus in tegen het hoofdbeginsel van het strafrecht, dat wil dat elke tenlastelegging nauwkeurig omschreven moet zijn.»

Ook de heer Happart en mevrouw Lizin stellen bij amendement (nr. 32) voor dit artikel te doen verval-

précédentes a été que le Gouvernement a refusé tout net d'apporter toute correction linguistique non formulée et votée sous forme d'amendement.

Le second parce que le rôle du Sénat est d'améliorer les textes votés par la Chambre et qu'il est utile de renvoyer des textes amendés à cette dernière pour qu'elle prenne dès à présent l'habitude de tenir compte de l'intervention du Sénat.

Un commissaire insiste néanmoins pour qu'on les considère comme des améliorations de texte.

À la demande d'un membre, la Commission en décide ainsi par 10 voix contre 1 et 1 abstention.

Les propositions des amendements joints (n^{os} 1 et 41) sont adoptées comme simples modifications de texte.

Article 2

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n^o 10), qui propose de supprimer cet article et est justifié comme suit:

«D'une part, cette disposition ne trouve pas sa place dans le champ d'application de la loi du 21 juin 1985 qui concerne uniquement les conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Or, le § 6, tel qu'il est rédigé, ne vise pas spécifiquement l'équipement d'un véhicule: il vise tout moyen destiné à empêcher ou à entraver la constatation des infractions à la loi relative à la police de la circulation routière ou à détecter des appareils fonctionnant automatiquement. La définition est donc très large et ne vise pas uniquement les instruments qui seraient intégrés sur le véhicule. Par exemple, ce que l'on appelle communément un «détecteur de radars» et qui prendrait place dans une valise non incorporée au véhicule ne peut, en aucun cas, être défini comme un accessoire ou un élément de ce véhicule.

D'autre part, les dispositions prévues sont totalement imprécises et ne permettent pas de définir clairement les «moyens» qui sont interdits. Or, les peines applicables en cas de violation de cet article sont extrêmement lourdes. Elles peuvent ainsi atteindre un montant de 2 millions de francs (cf. article 4, § 1^{er}, de la loi du 21 juin 1985).

Cet article déroge donc au principe général de droit qui veut que toute incrimination pénale soit précise.»

M. Happart et Mme Lizin proposent, eux aussi, par voie d'amendement (n^o 32), de supprimer cet arti-

len. Zij steunen dit amendement op de overweging dat bijkomend onderzoek nodig is vooraleer in deze aangelegenheid nieuwe maatregelen worden genomen.

De samengevoegde amendementen nrs. 10 en 32 worden verworpen met 6 tegen 4 stemmen bij 3 onthoudingen.

Een lid onthield zich omdat zij hoewel zij oorspronkelijk voorstander was van dit artikel, begrip heeft voor een aantal argumenten uit de verantwoording bij het amendement nr. 10, met name de bedenking dat de voorgestelde tekst niet thuis hoort in de wet van 21 juni 1985.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 11) in, dat subsidiair is op amendement nr. 10 en het volgende voorstelt:

«A. In de voorgestelde § 6 de woorden «het bezit, het te koop aanbieden» vervangen door de woorden «het bezit met het oog op de verkoop».

B. In de voorgestelde § 6 de woorden «die automatisch werkende toestellen» vervangen door de woorden «de toestellen bedoeld in artikel 62 van dezelfde wet.»

Verantwoording

A. Het is hier gewoon de bedoeling de voorgestelde § 6 qua formulering in overeenstemming te brengen met § 5 van het huidige artikel 1 van de wet van 21 juni 1985, dat handelt over uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben. In de huidige redactie van § 6 is het onderscheid niet duidelijk tussen het bezit, het te koop aanbieden en de verkoop zelf. Bijgevolg gaat onze voorkeur uit naar de formulering van § 5 en behoort die ook in § 6 te worden overgenomen.

B. Deze aanpassing van wetgevingstechnische aard is nodig omdat de verwijzing naar «automatisch werkende toestellen» ontbreekt in de vroegere bepalingen van de wet van 21 juni 1985.

De staatssecretaris verklaart dat de voorgestelde § 6 niet zonder reden een onderscheid maakt tussen het bezit (la détention) en het te koop aanbieden (la mise en vente). De relevantie van dit onderscheid blijkt uit de ervaringen die werden opgedaan met de wetgeving op de uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben (wet van 21 juni 1985, art. 1, § 5, toegevoegd bij artikel 1 van de wet van 5 april 1995). Luidens de bepalingen van artikel 1, § 5, van de wet van 5 april 1995 is «het bezit met het oog op de verkoop» van die uitrustingen strafbaar. Die uitdrukking bemoeilijkt de vervolging, want vaak kan het parket wel het bezit

cle. Ils justifient cet amendement par le fait qu'il faut procéder à des études supplémentaires avant de prendre de nouvelles mesures dans cette matière.

Les amendements joints nos 10 et 32 sont rejetés par 6 voix contre 4 et 3 abstentions.

Une membre s'est abstenue, bien qu'étant initialement partisane de cet article, car elle peut comprendre un certain nombre d'arguments avancés dans la justification de l'amendement n° 10, notamment la remarque selon laquelle le texte proposé n'est pas à sa place dans la loi du 21 juin 1985.

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 11) subsidiaire à l'article 10, formulé comme suit:

«A. Au § 6 proposé, remplacer les mots «la détention, la mise en vente» par les mots «la détention en vue de la vente».

B. Au § 6 proposé, remplacer les mots «ces appareils fonctionnant automatiquement» par les mots «les appareils visés à l'article 62 de la même loi».

Justification

A. Il s'agit simplement de mettre en concordance le § 6 proposé avec la formulation utilisée au § 5 de l'actuel article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 qui concerne les équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur des cyclomoteurs. Dans le texte actuel du § 6, on ne comprend pas clairement la distinction entre la détention, la mise en vente et la vente proprement dite. Nous estimons dès lors que la formulation prévue au § 5 est préférable et doit être reprise dans le § 6 proposé.

B. Cette adaptation législative est nécessitée par l'absence de référence «aux appareils fonctionnant automatiquement» dans les dispositions précédentes de la loi du 21 juin 1985.

Le secrétaire d'État déclare que ce n'est pas sans raison que le § 6 proposé fait une distinction entre la détention et la mise en vente. L'application de la législation relative aux équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs (loi du 21 juin 1985, article premier, § 5, ajouté par l'article premier de la loi du 5 avril 1995) prouve le bien-fondé de cette distinction. En vertu des dispositions de l'article premier, § 5, de la loi du 5 avril 1995, la «détention en vue de la vente» de ces équipements est punissable. Cette expression rend des poursuites difficiles, car il est fréquent que le parquet puisse prouver la détention, mais non l'inten-

bewijzen doch niet de intentie om te verkopen. Daarom wordt in de voorgestelde § 6 zowel het eenvoudige «bezit» als het «te koop aanbieden» strafbaar gesteld.

Het punt A van het amendement nr. 11 wordt verworpen met 8 tegen 2 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Het punt B van datzelfde amendement wordt als een loutere tekstwijziging aanvaard.

De heer Hatry dient vervolgens amendement nr. 42 in, dat de volgende tekstcorrecties voorstelt:

«A. In de voorgestelde § 6 de woorden «het bezit, het te koop aanbieden» vervangen door de woorden het bezit met het oog op de verkoop».

B. In de voorgestelde § 6 de woorden «die automatisch werkende toestellen» vervangen door de woorden «de automatisch werkende toestellen bedoeld in artikel 62 van de laatstgenoemde wet».

C. In de Nederlandse tekst van de voorgestelde § 6 het woord «publiciteit» vervangen door het woord «reclame».

D. In de Nederlandse tekst van de voorgestelde § 6 de woorden «overtreding op de wet» vervangen door de woorden «overtreding van de wet».

Verantwoording

A. Het is alleen de bedoeling de voorgestelde § 6 in overeenstemming te brengen met de formulering van § 5 van het huidige artikel 1 van de wet van 21 juni 1995, dat handelt over het opdrijven van het motorvermogen van bromfietsen. In de voorgestelde tekst van § 6 is het onderscheid tussen het bezit, het te koop aanbieden en de eigenlijke verkoop niet duidelijk. Het is derhalve verkieslijk de in § 5 gebruikte woorden over te nemen.

B. Deze wetgevingstechnische aanpassing is nodig omdat er niet eerder in de tekst van de wet van 21 juni 1985 sprake is van automatisch werkende toestellen.

C. Het Nederlandse woord «reclame» is te verkiezen boven het woord «publiciteit» omdat «publiciteit» in het Nederlands «openbaarmaking» betekent. Wij denken aldus de bedoeling van de auteur van de oorspronkelijk bepaling beter weer te geven.

D. Gewone terminologische aanpassing.

Het punt A, dat gelijkloidend is met het punt A van het amendement nr. 11, vervalt.

Het punt B werd reeds als tekstwijziging aanvaard (punt B van het amendement nr. 11).

De punten C en D werden tenslotte als loutere tekstwijzigingen aanvaard.

tion de vendre. C'est pourquoi le § 6 proposé rend punissables tant la simple «détention» que la «mise en vente».

Le point A de l'amendement n° 11 est rejeté par 8 voix contre 2 et 3 abstentions.

Le point B de ce même amendement est adopté comme simple modification de texte.

M. Hatry dépose ensuite l'amendement n° 42, qui propose les corrections suivantes:

«A. Au § 6 proposé, remplacer les mots «la détention, la mise en vente» par les mots «la détention en vue de la vente».

B. Au § 6 proposé, remplacer les mots «ces appareils fonctionnant automatiquement» par les mots «les appareils visés à l'article 62 de la loi citée en dernier lieu».

C. Dans le texte néerlandais du § 6 proposé, remplacer le mot «publiciteit» par le mot «reclame».

D. Dans le texte néerlandais du § 6 proposé, remplacer les mots «overtreding op de wet» par les mots «overtreding van de wet».

Justification

A. Il s'agit simplement de mettre en concordance le § 6 proposé avec la formulation utilisée au § 5 de l'actuel article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur des cyclo-moteurs. Dans le texte actuel du § 6, on ne comprend pas clairement la distinction entre la détention, la mise en vente et la vente proprement dite. Il est dès lors préférable de reprendre la formulation utilisée au § 5.

B. Cette adaptation législative est nécessitée par l'absence de références aux «appareils fonctionnant automatiquement» dans les dispositions précédentes de la loi du 21 juin 1985.

C. Le terme néerlandais «reclame» (publicité commerciale) est préférable à celui de «publiciteit», qui vise toute publication. Nous pensons mieux traduire ainsi l'intention de l'auteur de la disposition initiale.

D. Simple adaptation terminologique.

Le point A, qui est analogue au point A de l'amendement n° 11, devient sans objet.

Le point B a déjà été adopté comme modification de texte (point B de l'amendement n° 11).

Enfin, les points C et D sont adoptés comme simples modifications de texte.

Ook de heer Verreycken stelt bij amendement (nr. 2) tekstwijzigingen voor:

«A. *In de Nederlandse tekst, in fine van de inleidende bepaling, de woorden «luidend als volgt» vervangen door het woord «luidende».*

B. *In de Nederlandse tekst, in de aanhef van de laatste zin, het woord «publiciteit» vervangen door het woord «reclame».*

Het punt A wordt aanvaard als loutere tekstcorrectie. Het punt B werd reeds als tekstwijziging aanvaard (punt C van het amendement nr. 42).

Artikel 3

De heer Happart en mevrouw Lizin dienen een amendement (nr. 33) in, dat ertoe strekt dit artikel te doen vervallen, vermits er bijkomend onderzoek nodig is vooraleer nieuwe maatregelen worden genomen.

Het amendement wordt verworpen met 7 tegen 4 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Mevrouw Willame dient een amendement (nr. 53) in, luidende:

«*In de voorgestelde § 6 de laatste volzin vervangen als volgt:*

«*De bedoelde uitrustingen kunnen worden vernietigd. Vóór de vernietiging van het toestel wordt de volledige beschrijving ervan opgenomen in het proces-verbaal.»*

Verantwoording

Het beginsel van de verbeurdverklaring is strijdig met de Grondwet (art. 17 van de Grondwet).

Niets verbiedt de wetgever daarentegen de vernietiging van het toestel mogelijk te maken. Bij drugsvangsten kunnen de drugs immers worden vernietigd.

De beschrijving van het toestel in het proces-verbaal kan het materiële bewijsmiddel vervangen.

Ook de heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 12) in, luidende:

«*In de voorgestelde § 6 de laatste volzin doen vervallen.»*

Verantwoording

Dit amendement wil rekening houden met een opmerking van de Raad van State, die het onaanvaardbaar vindt dat die uitrustingen verbeurd verklaard en vernietigd worden voordat een vonnis is uitgesproken omdat anders wordt voorbijgegaan aan artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de

Par voie d'amendement (n° 2) M. Verreycken propose lui aussi des modifications de texte:

«A. *Dans le texte néerlandais, remplacer, à la fin de la disposition introductive, les mots «luidend als volgt» par le mot «luidende».*

B. *Dans le texte néerlandais, remplacer, au début de la dernière phrase, le mot «Publiciteit» par le mot «Reclame».*

Le littera A est adopté comme pure correction de texte. Le littera B a déjà été adopté comme modification de texte (littera C de l'amendement n° 42).

Article 3

M. Happart et Mme Lizin déposent un amendement (n° 33) visant à supprimer cet article, puisqu'il convient de procéder à des études supplémentaires avant de prendre de nouvelles mesures.

L'amendement est rejeté par 7 voix contre 4 et 2 abstentions.

Mme Willame dépose un amendement (n° 53), libellé comme suit:

«*Dans le § 6 proposé, remplacer la dernière phrase par:*

«*Lesdits équipements peuvent être détruits. Avant la destruction de l'appareil, sa description complète est consignée au procès-verbal.»*

Justification

Le principe de confiscation est anticonstitutionnel (art. 17 de la Constitution).

Par contre, rien n'interdit que le législateur permette la destruction de l'appareil. En effet, dans le cas des saisies de drogue, celle-ci peut être détruite.

La destruction de l'appareil dans le procès-verbal peut remplacer l'élément matériel en tant que preuve.

MM. Hatry et Foret déposent, eux aussi, un amendement (n° 12), rédigé comme suit:

«*Dans le § 6 proposé, supprimer la dernière phrase.»*

Justification

Cet amendement vise à rencontrer l'observation émise par le Conseil d'État qui rappelle qu'il ne peut en aucun cas être procédé à une confiscation ou à une destruction avant qu'un jugement ait été prononcé, sous peine de méconnaître l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des liber-

rechten van de mens en de fundamentele vrijheden. Ook al kan immers worden aangenomen dat de apparatuur die gediend heeft om de overtreding te begaan, bij de vaststelling van die overtreding in beslag wordt genomen teneinde daarvan een materiële bewijs te bewaren, toch kan alleen de rechter samen met de straf de verbeurdverklaring of de vernietiging van die uitrusting bevelen. Daar komt nog bij dat wanneer men de uitrusting vernietigt die gediend heeft om de overtreding te begaan, het openbaar ministerie tijdens het eventueel proces nauwelijks kan bewijzen dat die overtreding is begaan omdat er geen materiële bewijsstukken meer bestaan. De bedoelde uitrusting vormt immers voor de rechter een onmisbaar bewijsstuk om zich te kunnen uitspreken.

De staatssecretaris verklaart dat wel degelijk rekening werd gehouden met het advies van de Raad van State.

Artikel 3 werd in de Kamer ingevoegd bij amendement van de heer Ansoms. De Regering werkte amendementen uit op de amendementen van de heer Ansoms en legde deze vervolgens ter advies aan de Raad van State voor.

Luidens de tekst die aan de Raad van State werd voorgelegd, moeten de uitrustingen in beslag worden genomen, verbeurdverklaard en vernietigd. De Raad van State merkte inderdaad op dat de verbeurdverklaring en vernietiging straffen zijn die slechts door een rechter kunnen worden uitgesproken. De agenten die de uitrustingen in beslag nemen, kunnen dus niet zelf overgaan tot de verbeurdverklaring en vernietiging. Om dit duidelijk tot uiting te laten komen in de tekst van het artikel zelf, werd besloten dit te herschrijven en op te delen in twee zinnen. De bevoegdheid van de agenten wordt omschreven in de eerste zin, de bevoegdheid van de rechter in de tweede.

Mevrouw Willame trekt hierop haar amendement nr. 53 in.

Het amendement nr. 12 wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen, bij 3 onthoudingen.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 13) in, dat subsidiair is op amendement nr. 12 en luidt als volgt:

«De laatste volzin van de voorgestelde § 6 vervangen als volgt:

«Wanneer de rechter een van de in deze wet gestelde straffen uitspreekt, kan hij eventueel beslissen tot verbeurdverklaring en vernietiging van die uitrustingen.»

Verantwoording

Zelfde verantwoording als voor het hoofdamendement.

tés fondamentales. En effet, s'il peut se concevoir que la saisie de l'équipement ayant servi à commettre l'infraction soit opérée lors de la constatation de celle-ci afin d'en conserver une preuve matérielle, seul le juge pourra prononcer, parallèlement à la peine, la confiscation ou la destruction de l'équipement. D'ailleurs, s'il était procédé à la destruction de l'équipement ayant servi à réaliser l'infraction, le ministère public serait bien en peine de prouver lors de l'éventuel procès qu'une infraction a été commise, étant donné l'absence de preuves matérielles de celle-ci. L'équipement visé constitue en effet un élément de preuve indispensable au juge pour pouvoir se prononcer.

Le secrétaire d'État déclare qu'il a bel et bien été tenu compte de l'avis du Conseil d'État.

L'article 3 a été inséré à la Chambre par amendement de M. Ansoms. Le Gouvernement a mis au point des amendements sur la base des amendements de M. Ansoms et les a ensuite soumis pour avis au Conseil d'État.

Selon le texte qui a été soumis au Conseil d'État, les équipements doivent être saisis, confisqués et détruits. Le Conseil d'État a effectivement fait observer que la confiscation et la destruction sont des peines qui ne peuvent être prononcées que par un juge. Les agents qui saisissent les équipements ne peuvent donc pas procéder eux-mêmes à la confiscation et à la destruction. Pour que cela transparaisse clairement dans le texte de l'article proprement dit, il a été décidé de réécrire ce dernier et de le diviser en deux phrases. La première définit la compétence des agents, la deuxième, celle du juge.

Dès lors, Mme Willame retire son amendement p. 53.

L'amendement n° 12 est rejeté par 7 voix contre 2 et 3 abstentions.

Subsidiairement à celui-ci, MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 13), libellé comme suit:

«Remplacer la dernière phrase du § 6 proposé par la phrase suivante:

«Le juge, lorsqu'il prononcera l'une des peines prévues par la présente loi, pourra éventuellement décider de la confiscation et de la destruction de ces équipements.»

Justification

Même justification qu'à l'amendement principal.

Hier stellen wij echter voor dat wanneer de rechter de straf uitspreekt, hij eventueel ook de verbeurdverklaring of de vernietiging van de betwiste uitruiting kan bevelen.

Volgens een indiener verdient het aanbeveling uitdrukkelijk te vermelden dat alleen een rechter — en niet bijvoorbeeld een rijkswachter — kan beslissen tot verbeurdverklaring en vernietiging. Hij neemt evenwel genoegen met de duidelijke verklaring van de staatssecretaris dat zij die de overtreding vaststellen, niet mogen overgaan tot verbeurdverklaring en vernietiging.

De staatssecretaris betuigt zijn instemming, waarop het amendement wordt ingetrokken.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 14) in, luidende:

«In de voorgestelde § 6 tussen de woorden «in beslag genomen» en de woorden «zelfs indien», invoegen de woorden «door de bevoegde personen.»

Verantwoording

Ter wille van de overeenstemming met het nieuwe artikel 29bis, waarvan wordt voorgesteld het op te nemen in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, lijkt het wenselijk te bepalen dat alleen bevoegde personen tot de inbeslagneming kunnen overgaan.

Wij verwijzen naar artikel 4 van het ontwerp.

Na de verklaring van de staatssecretaris dat alleen bevoegde personen tot de inbeslagneming kunnen overgaan, wordt ook dit amendement ingetrokken.

De heer Verreycken dient een amendement (nr. 3) in dat de volgende tekstverbeteringen voorstelt:

«A. In de Nederlandse tekst, in fine van de inleidende bepaling, de woorden «luidend als volgt» vervangen door het woord «luidende».

B. In de Nederlandse tekst, in de aanhef van de voorgestelde § 6, de woorden «In geval van vaststelling van inbreuk op» vervangen door de woorden «Bij vaststelling van overtreding van.»

Ook de heer Hatry stelt bij amendement (nr. 43) een aantal tekstcorrecties voor:

«A. In de inleidende zin tussen de woorden «Artikel 4 van dezelfde wet» en de woorden «wordt aangevuld» invoegen de woorden «toegevoegd door de wet van 5 april 1995».

B. In de Nederlandse tekst van de aanhef van de voorgestelde § 6 de woorden «In geval van vaststelling van inbreuk op» vervangen door de woorden «Bij vaststelling van een overtreding van».

Toutefois, nous prévoyons ici que le juge pourra, lorsqu'il se prononcera sur la peine, prononcer une éventuelle confiscation ou destruction de l'équipement litigieux.

Un des auteurs de l'amendement estime qu'il est à conseiller de mentionner formellement que seul un juge — et non, par exemple, un gendarme — peut décider de la confiscation et de la destruction. Il se satisferait cependant d'une déclaration expresse du secrétaire d'État comme quoi les agents qui constatent l'infraction ne peuvent pas procéder à la confiscation ni à la destruction.

Le secrétaire d'État ayant marqué son accord, l'amendement est retiré.

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 14), libellé comme suit:

«Au § 6 proposé, insérer entre les mots «saisies» et «même s'ils» les mots «par les agents qualifiés.»

Justification

Par souci de concordance avec le nouvel article 29bis qu'il est proposé d'insérer dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, il serait préférable d'indiquer que la saisie ne peut être effectuée que par les agents qualifiés.

Voyez l'article 4 du présent projet.

Après que le secrétaire d'État eût déclaré que seuls les agents qualifiés pourraient procéder à la saisie, cet amendement a également été retiré.

M. Verreycken dépose un amendement (n° 3), par lequel il propose les corrections de texte suivantes:

«A. Dans le texte néerlandais, remplacer, à la fin de la disposition introductive, les mots «luidend als volgt» par le mot «luidende».

B. Dans le texte néerlandais, remplacer, au début du § 6 proposé, les mots «In geval van vaststelling van inbreuk op» par les mots «Bij vaststelling van overtreding van.»

M. Hatry propose lui aussi, par voie d'amendement (n° 43), un certain nombre de corrections de texte:

«A. Insérer dans la phrase introductive les mots «modifié par la loi du 5 avril 1995,» entre les mots «l'article 4 de la même loi» et les mots «est complété».

B. Dans le texte néerlandais, remplacer, au début du paragraphe 6 proposé, les mots «In geval van vaststelling van inbreuk op» par les mots «Bij vaststelling van een overtreding van».

C. In de voorgestelde § 6 tussen de woorden « in beslag genomen » en de woorden « , zelfs indien » invoegen de woorden « door de bevoegde personen ».

D. In de voorgestelde § 6 de laatste zin aanvullen met de woorden « zelfs indien ze niet aan de veroordeelde toebehoren. »

Verantwoording

A. Wetgevingstechnische precisering die eraan herinnert dat dit artikel recent gewijzigd werd.

B. Terminologische aanpassing teneinde de voorgestelde § 6 in overeenstemming te brengen met de huidige § 5 van artikel 4 van de wet van 21 juni 1985.

C. Voor de overeenstemming met het voorgestelde artikel 29bis dat wordt ingevoegd in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, is het beter te vermelden dat alleen bevoegde personen tot inbeslagneming mogen overgaan (zie artikel 4 van dit ontwerp).

D. Dit amendement wil tegemoetkomen aan de opmerking van de Raad van State, die eraan herinnert dat in geen geval tot verbeurdverklaring of vernietiging kan worden overgegaan vóór een vonnis is geveld; zo niet wordt voorbijgegaan aan artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden. De verbeurdverklaring en de vernietiging zijn immers straffen die slechts door een rechter kunnen worden uitgesproken. Deze nieuwe redactie stemt overeen met de bedoeling van de auteur die een identieke bepaling wou invoegen als in artikel 4, tweede lid, van de wet van 3 januari 1933 op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapens en op de handel in munitie, dat in verband met de verboden wapens bepaalt: « in geval van inbreuk (...) worden de wapens in beslag genomen, verbeurd verklaard en vernietigd, zelfs als ze niet aan de overtreder toebehoren ».

De voorstellen van deze amendementen worden gedaan, worden eenparig goedgekeurd als loutere tekstcorrecties met uitzondering van de punten C en D van het amendement nr. 43, die worden ingetrokken.

Artikel 4

De heren Hatry en Bock dienen een amendement (nr. 15) in luidende:

« Dit artikel doen vervallen. »

C. Au paragraphe 6 proposé, insérer entre les mots « saisis » et « , même s'ils » les mots « par les agents qualifiés ».

D. Compléter la dernière phrase du paragraphe 6 proposé par les mots: « même s'ils n'appartiennent pas au condamné. »

Justification

A. Précision législative qui rappelle que cet article a été modifié récemment.

B. Simple adaptation terminologique afin de mettre en conformité le paragraphe 6 proposé avec l'actuel paragraphe 5 de l'article 4 de la loi du 21 juin 1985.

C. Par souci de concordance avec le nouvel article 29bis qu'il est proposé d'insérer dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, il serait préférable d'indiquer que la saisie ne peut être effectuée que par les agents qualifiés (cf. article 4 du présent projet.)

D. Cet amendement vise à rencontrer l'observation émise par le Conseil d'État qui rappelle qu'il ne peut en aucun cas être procédé à une confiscation ou à une destruction avant qu'un jugement ait été prononcé, sous peine de méconnaître l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. La confiscation et la destruction constituent en effet des peines, et seul un juge peut les prononcer. Cette nouvelle rédaction vise à rencontrer l'intention de l'auteur de cette disposition qui désirait introduire une disposition identique à celle de l'article 4, alinéa 2, de la loi du 3 janvier 1933 relative à la fabrication, au commerce et au port des armes et au commerce des munitions, lequel dispose, s'agissant des armes prohibées: « en cas d'infraction (...), les armes seront saisies, confisquées et détruites, même si elles n'appartiennent pas au condamnés ».

Les propositions dans ces amendements sont adoptées à l'unanimité comme pures corrections de texte, à l'exception des points C et D de l'amendement n° 43, qui sont retirés.

Article 4

MM. Hatry et Bock déposent un amendement (n° 15), libellé comme suit:

« Supprimer cet article. »

Verantwoording

Deze bepaling stond niet in het wetsontwerp dat de Senaat in februari 1995 heeft aangenomen en dat ten gevolge van de ontbinding van de Kamers is komen te vervallen (Gedr. St. Senaat, nr. 875-5, B.Z. 1993-1994).

De in dit artikel gestelde straffen staan buiten verhouding tot de feiten: past men de huidige regeling van de opdecimen toe, dan kan iemand die een «radardetector» in zijn bezit heeft, veroordeeld worden tot een boete van 20 000 tot 200 000 frank!

Wij kunnen het niet nalaten aan de kaak te stellen dat de waardenhiërarchie hier omgekeerd wordt. Om zichzelf daarvan te overtuigen hoeft men maar na te gaan welke straffen in het Strafwetboek staan op het achterlaten van kinderen in behoeftige toestand (art. 360bis), verlating van familie (art. 391bis), het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg met slagen of verwondingen tot gevolg (art. 420), het verzuim hulp te verlenen aan iemand (art. 422bis).

Al die artikelen van het Strafwetboek voorzien in een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden maximum en/of geldboete van 50 frank tot 500 frank.

Een laatste sprekend voorbeeld is dat iemand die zodanig verzuimt te voorzien in het onderhoud van een kind of een gehandicapte dat zijn gezondheid in gevaar komt, gestraft wordt met gevangenisstraf van acht dagen tot twee maanden en/of met geldboete van 50 frank tot 500 frank. Die straffen liggen dus ver onder die welke van toepassing zijn op een persoon die in het bezit wordt gevonden van een toestel dat automatische radars kan opsporen.

Inzake beteugeling van dronkenschap achter het stuur heeft men kunnen vaststellen dat overdreven zware boetes op lange termijn geen enkel effect hebben op het gedrag van de automobilisten. Bovendien kunnen die boetes aanleiding geven tot dramatische toestanden.

Nogmaals, wij kunnen het niet laten de ontsparingen in de zelffinanciering van het gerecht aan de kaak te stellen.

Ook de heer Happart en mevrouw Lizin stellen voor artikel 4 te doen vervallen (amendement nr. 34), op grond van de overweging dat bijkomend onderzoek nodig is vooraleer nieuwe maatregelen worden genomen.

Een lid verklaart zich veeleer voorstander van het amendement nr. 16 (Gedr. St., Senaat, 1-362/3) van de heren Hatry en Foret, dat lichtere straffen voorstelt.

De staatssecretaris is van oordeel dat men de voorgestelde strafmaat niet hoort te toetsen aan de straffen die gesteld zijn in het Strafwetboek. Het voorgestelde artikel 29bis wordt, evenals de meeste andere artike-

Justification

Cette disposition ne figurait pas dans le projet de loi adopté par le Sénat en février 1995 et rendu caduc suite à la dissolution des Chambres (Doc. Sénat 875-5, S.E. 1993-1994).

Les peines prévues par cette disposition sont disproportionnées: en appliquant le régime actuel des décimes additionnels, la personne qui détient un «détecteur de radars» peut être condamnée à une amende allant de 20 000 à 200 000 francs!

Nous ne pouvons que dénoncer un bouleversement de l'ordre des valeurs. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner les peines prévues par le Code pénal en matière d'abandon d'enfants dans le besoin (art. 360bis), d'abandon de famille (art. 391bis), de défaut de prévoyance ayant entraîné des coups et blessures (art. 420), de non-assistance à autrui (art. 422bis).

Tous ces articles du Code pénal prévoient une peine d'emprisonnement de 8 jours à 6 mois maximum et/ou d'une amende de 50 francs à 500 francs.

Un dernier exemple éloquent, le défaut d'entretien d'un enfant ou d'une personne handicapée au point de compromettre sa santé est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 2 mois et/ou d'une amende de 50 francs à 500 francs. Nous sommes donc largement en dessous des peines prévues pour la personne trouvée en possession d'un appareil susceptible de détecter les radars automatiques.

On a pu constater, en matière de répression de l'ivresse au volant, que des amendes exagérées n'avaient aucun effet à long terme sur le comportement des automobilistes. De plus, elles peuvent conduire à des situations dramatiques.

Encore une fois, nous ne pouvons que dénoncer les dérives de l'autofinancement de la justice.

M. Happart et Mme Lizin proposent eux aussi de supprimer l'article 4 (amendement n° 34), en alléguant qu'il convient de faire des examens complémentaires avant de prendre de nouvelles mesures.

Un membre déclare être plutôt partisan de l'amendement n° 16 (doc. Sénat, 1-362/3) déposé par MM. Hatry et Foret, lequel prévoit des peines plus légères.

Le secrétaire d'État estime que l'on ne doit pas comparer les peines proposées aux peines qui figurent dans le Code pénal. Tout comme la plupart des autres articles du projet, l'article 29bis proposé est inséré

len van het ontwerp, ingevoegd in de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Vergeleken met de strafbepalingen van die wet zijn de door het ontwerp voorgestelde straffen zeker niet overdreven waar. Wie bestraft wordt wegens een overtreding van artikel 29bis, wordt iets zwaarder gestraft dan de persoon die zijn voertuig toevertrouwt aan iemand zonder rijbewijs, maar minder zwaar dan degene die zonder rijbewijs rijdt (zie overzichtstabel).

Overzichtstabel strafbepalingen

Opmerkingen: zonder X met opdecimen = heden 200.

dans la loi relative à la police de la circulation routière. Comparées aux dispositions pénales qui figurent dans ladite loi, les peines proposées dans le projet ne sont certainement pas trop lourdes. Celui qui est puni pour avoir commis une infraction à l'article 29bis est certes frappé d'une peine un peu plus lourde que celui qui confie son véhicule à une personne ne disposant pas d'un permis de conduire, mais est frappé d'une peine moins lourde que celui qui conduit un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire (voir tableau synoptique).

Tableau synoptique des dispositions pénales

Remarques: sans X avec décimes additionnels = 200 aujourd'hui.

Aard overtreding <i>Nature de l'infraction</i>	Geldboete <i>Amende</i>	Gevangenisstraf <i>Emprisonnement</i>	Of met één van die straffen <i>Ou une de ces peines seulement</i>
1. Gewone overtreding. — <i>Infraction ordinaire</i>	10 > 500 BF <i>10 à 500 FB</i>	1 dag > 1 maand <i>1 jour à un mois</i>	X
2. Alcoholopname tussen 0,25 en 0,35 mg/l (0,5 % en 0,8 %). — <i>Imprégnation alcoolique entre 0,25 et 0,35 mg/l (0,5 % et 0,8 %)</i>	25 > 500 BF <i>25 à 500 FB</i>	—	—
3. Zware overtreding. — <i>Infraction grave</i>	50 > 500 BF <i>50 à 500 FB</i>	8 dagen > 1 maand <i>8 jours à un mois</i>	X
4. Toevertrouwen voertuig aan iemand zonder rijbewijs. — <i>Confier un véhicule à une personne non munie d'un permis de conduire</i>	100 > 1 000 BF <i>100 à 1 000 FB</i>	—	—
5. Zonder rijbewijs. — <i>Conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire</i>	200 > 2 000 BF <i>200 à 2 000 FB</i>	15 dagen > 1 maand <i>15 jours à un mois</i>	X
5. Vluchtmisdrijf. — <i>Délit de fuite</i>	200 > 2 000 BF <i>200 à 2 000 FB</i>	15 dagen > 6 maand <i>15 jours à 6 mois</i>	X
5. Alcoholopname meer dan 0,35 mg/l (0,8 %), weigering. — <i>Imprégnation alcoolique d'au moins 0,35 mg/l (0,8 %), refus</i>	200 > 2 000 BF <i>200 à 2 000 FB</i>	15 dagen > 6 maand <i>15 jours à 6 mois</i>	X
5. Dronkenschap of soortgelijke staat. — <i>Ivresse ou état analogue</i>	200 > 2 000 BF <i>200 à 2 000 FB</i>	15 dagen > 6 maand <i>15 jours à 6 mois</i>	X
5. Aanzetten of uitdagen tot besturen en voertuig toevertrouwen i.g.v. dronkenschap of soortgelijke staat. — <i>Incitation ou provocation à conduire un véhicule; confier un véhicule à une personne en état d'ivresse ou dans un état analogue</i>	200 > 2 000 BF <i>200 à 2 000 FB</i>	15 dagen > 6 maand <i>15 jours à 6 mois</i>	X
6. Vluchtmisdrijf met slagen en verwondingen of de dood. — <i>Délit de fuite avec coups et blessures ou la mort</i>	400 > 5 000 BF <i>400 à 5 000 FB</i>	15 dagen > 2 jaar <i>15 jours à 2 ans</i>	X

De samengevoegde amendementen nrs. 15 en 34 worden aangenomen met 4 tegen 2 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Vermits artikel 4 hierdoor is verworpen, vervallen de amendementen nrs. 16, 17, 18 en 19 van de heren Hatry en Foret, het amendement nr. 4 van de heer Verreycken, het amendement nr. 44 van de heer Hatry en het amendement nr. 54 van mevrouw Willame.

Les amendements n^{os} 15 et 34 qui ont été joints sont adoptés par 4 voix contre 2 et 4 abstentions.

Puisque l'article 4 est ainsi rejeté, les amendements n^{os} 16, 17, 18 et 19 de MM. Hatry et Foret, l'amendement n^o 4 de M. Verreycken, l'amendement n^o 44 de M. Hatry et l'amendement n^o 54 de Mme Willame deviennent sans objet.

Artikel 5

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 29) in, luidende:

«Dit artikel doen vervallen.»

Verantwoording

Deze bepaling kwam niet voor in het wetsontwerp dat de Senaat in februari 1995 heeft aangenomen en dat ten gevolge van de ontbinding van de Kamers is komen te vervallen (Gedr. St. Senaat, nr. 875-5, B.Z. 1993-1994).

De in dit artikel gestelde straffen staan buiten verhouding tot de feiten: past men de huidige regeling van de opdecienen toe, dan kan de natuurlijke of rechtspersoon die niet voldoet aan een van de vaag omschreven verplichtingen van het voorgestelde nieuwe artikel 67ter, veroordeeld worden tot een boete gaande van 40 000 tot 400 000 frank!

Wij kunnen het niet laten aan de kaak te stellen dat de waardenhiërarchie hier omgekeerd wordt. Om zich daarvan te vergewissen hoeft men maar na te gaan welke straffen in het Strafwetboek staan op verlating van kinderen in behoeftige toestand (art. 360bis), verlating van familie (art. 391bis), het gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg met slagen of verwondingen tot gevolg (art. 420), het verzuim hulp te verlenen aan iemand (art. 422bis).

Al die artikelen van het Strafwetboek voorzien in een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden maximum en/of geldboete van 50 frank tot 500 frank.

Een laatste sprekend voorbeeld is dat iemand die zodanig verzuimt te voorzien in het onderhoud van een kind of een gehandicapte dat zijn gezondheid in gevaar komt, gestraft wordt met gevangenisstraf van acht dagen tot twee maanden en/of met geldboete van 50 frank tot 500 frank.

Die straffen liggen dus ver onder die welke van toepassing zijn op een persoon die in het bezit wordt gevonden van een toestel dat automatische radars kan opsporen.

Inzake betugeling van dronkenschap achter het stuur heeft men kunnen vaststellen dat overdreven zware boetes op lange termijn geen enkel effect hebben op het gedrag van de automobilisten. Bovendien kunnen die boetes aanleiding geven tot dramatische toestanden.

Nogmaals, wij kunnen het niet laten de ontsparingen in de zelffinanciering van het gerecht aan de kaak te stellen.

Ook de heer Happart en mevrouw Lizin dienen een amendement (nr. 35) in dat ertoe strekt dit artikel te doen vervallen, evenwel op grond van de overweging dat bijkomend onderzoek nodig is vooraleer nieuwe maatregelen worden genomen.

Article 5

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 29) libellé comme suit:

« Supprimer cet article. »

Justification

Cette disposition ne figurait pas dans le projet de loi adopté par le Sénat en février 1995 et rendu caduc suite à la dissolution des Chambres (Doc. Sénat n° 875-5, S.E. 1993-1994).

Les peines prévues par cette disposition sont disproportionnées: en appliquant le régime actuel des décimes additionnels, la personne physique ou morale qui ne remplit pas l'une des obligations définie vaguement à l'article 67ter nouveau proposé, peut être condamnée à une amende allant de 40 000 à 400 000 francs!

Nous ne pouvons que dénoncer un bouleversement de l'ordre des valeurs. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner les peines prévues par le Code pénal en matière d'abandon d'enfants dans le besoin (art. 360bis), d'abandon de famille (ar. 391bis), de défaut de prévoyance ayant entraîné des coups et blessures (art. 420), de non-assistance à autrui (art. 422bis).

Tous ces articles du Code pénal prévoient une peine d'emprisonnement de 8 jours à 6 mois maximum et/ou d'une amende de 50 à 500 francs.

Un dernier exemple éloquent, le défaut d'entretien d'un enfant ou d'une personne handicapée au point de compromettre sa santé est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 2 mois et/ou d'une amende de 50 à 500 francs.

Nous sommes donc largement en dessous des peines prévues pour la personne trouvée en possession d'un appareil susceptible de détecter les radars automatiques.

On a pu constater, en matière de répression de l'ivresse au volant, que des amendes exagérées n'avaient aucun effet à long terme sur le comportement des automobilistes. De plus, elles peuvent conduire à des situations dramatiques.

Encore une fois, nous ne pouvons que dénoncer les dérives de l'autofinancement de la Justice.

M. Happart et Mme Lizin déposent également un amendement (n° 35) tendant à supprimer cet article, parce qu'ils considèrent que l'on doit examiner les choses plus en détail avant de pouvoir prendre de nouvelles mesures.

Beide amendementen worden verworpen met 5 tegen 4 stemmen, bij 4 onthoudingen.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 30) in, luidende:

«In het voorgestelde artikel 29ter de laatste volzin vervangen als volgt:

«Deze straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen twee jaar te rekenen van de in kracht van gewijsde gegane veroordeling uitgesproken wegens dezelfde feiten.»

Verantwoording

Om de tekst in overeenstemming te brengen met de bestaande wettekst en vooral ter verduidelijking van het ogenblik waarop de termijn begint te lopen in geval van recidive, dient bepaald te worden dat die termijn ingaat vanaf een in kracht van gewijsde gegaan vonnis dat betrekking heeft op dezelfde feiten.

Wij stellen eveneens voor de termijn te verkorten waarbinnen er sprake is van recidive.

Naar het oordeel van de staatssecretaris is de termijn van drie jaar waarin herhaling mogelijk is, niet ongewoon lang. Ook artikel 36 van de Wegverkeerswet schrijft die termijn voor.

Een indiener van het amendement wijst erop dat artikel 36 van de Wegverkeerswet de termijn waarbinnen de herhaling mogelijk is, op een ander ogenblik laat aanvangen, namelijk bij de vorige veroordeling.

De staatssecretaris verklaart dat, vermits het voorgestelde artikel 23ter niets bepaalt over de aanvang van de termijn, ter zake de algemene rechtsregel geldt. Dit betekent dat de termijn ingaat zodra de vorige veroordeling in kracht van gewijsde is gegaan.

Volgens een indiener van het amendement is er geen algemene rechtsregel die voorschrijft dat de termijn voor de herhaling begint te lopen op de dag dat de veroordeling in kracht van gewijsde is gegaan. Zonder een uitdrukkelijke bepaling blijft het gissen naar de *«dies a quo»*.

De staatssecretaris ontkent dit en merkt op dat ook de Raad van State hierover geen opmerkingen heeft gemaakt.

Het lid dringt aan op de grootst mogelijke duidelijkheid in deze kwestie, gelet op de zware straffen die de rechter kan uitspreken op grond van het voorgestelde artikel 29ter.

Les deux amendements sont rejetés par 5 voix contre 4 et 4 abstentions.

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 30), rédigé comme suit:

«À l'article 29ter proposé, remplacer la dernière phrase par la phrase suivante :

«Ces peines sont doublées en cas de récidive dans les deux ans à partir d'une condamnation coulée en force de chose jugée prononcée du chef de la même infraction.»

Justification

Afin de respecter l'analogie avec le texte existant et, surtout de préciser le moment à partir duquel est calculé le délai de récidive, il convient d'indiquer de manière précise que ce délai court à partir d'un jugement coulé en force de chose jugée et relatif à la même infraction.

Nous proposons également de diminuer le délai pendant lequel on peut considérer qu'il y a récidive.

Le secrétaire d'État estime qu'en disposant que les peines sont doublées en cas de recidive dans les trois ans, on ne prévoit pas un délai anormalement long. L'article 36 des lois relatives à la police de la circulation routière prescrit le même délai.

Un des auteurs de l'amendement souligne que l'article 36 des lois relatives à la police de la circulation routière fait débiter ce délai à un autre moment, à savoir la date de la condamnation précédente.

Le secrétaire d'État déclare que, comme l'article 29 proposé ne précise pas quand le délai en question commence à courir, il y lieu d'appliquer la règle de droit générale en l'espèce. Cela signifie que le délai s'ouvre à la date où la dernière condamnation a été coulée en force de chose jugée.

Selon l'auteur de l'amendement, il n'existe pas de règle de droit générale selon laquelle le délai dans lequel doit avoir lieu la récidive commence à courir le jour où ladite condamnation a été coulée en force de chose jugée. En l'absence d'une disposition explicite, on est réduit à des conjectures quant au point de départ du délai.

Le secrétaire d'État conteste ce point de vue et fait remarquer que le Conseil d'État lui-même n'a émis aucune observation sur ce point.

Comme le juge peut prononcer des lourdes peines en application de l'article 29ter proposé, le commissaire insiste pour que l'on soit aussi précis que possible en la matière.

De heer Hatry dient een amendement (nr. 45) in dat een compromisoplossing kan bieden :

« *In het voorgestelde artikel 29ter de laatste volzin vervangen als volgt :*

« *Deze straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.* »

Verantwoording

Het is onontbeerlijk de « dies a quo » uitdrukkelijk te preciseren met het oog op de berekening van de termijn waarbinnen de overtreder beschouwd wordt als recidivist. Overeenstemming met ons amendement nr. 44 op artikel 4.

De indiener van het amendement stemt aldus in met het behoud van de termijn van drie jaar, maar wenst de aanvang van de termijn in de wet op te nemen.

De staatssecretaris herhaalt dat de tekst van het ontwerp geen verduidelijking behoeft: de termijn van drie jaar waarbinnen herhaling mogelijk is, vangt aan op de dag waarop het vorige vonnis in kracht van gewijsde is gegaan.

De commissie stemt eenparig in met deze interpretatie van het voorgestelde artikel 29ter. De amendementen van de heren Hatry en Foret (nr. 30) en van de heer Hatry (nr. 45) worden ingetrokken.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 31) in dat subsidiair is op het amendement nr. 30 en luidt :

« *In het voorgestelde artikel 29ter de woorden « vijftien dagen tot zes maanden en met een geldboete van 200 frank tot 2 000 frank » vervangen door de woorden « acht dagen tot een maand en met geldboete van 20 frank tot 200 frank. »*

Verantwoording

Zelfde verantwoording als voor het hoofdamendement.

In plaats van het artikel te schrappen stellen wij echter voor de gestelde straffen tot redelijker proporties terug te brengen.

Het amendement wordt aangenomen met 5 tegen 4 stemmen, bij 1 onthouding.

De heer Verreycken dient een amendement (nr. 5) in, luidende :

« *A. In de Nederlandse tekst, op de derde regel, het woord « een » schrappen.*

M. Hatry dépose un amendement (n° 45) qui pourrait fournir une solution de compromis :

« *Remplacer la dernière phrase de l'article 29ter proposé par la phrase suivante :*

« *Ces peines sont doublées en cas de récidive dans les 3 ans à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et coulé en force de chose jugée.* »

Justification

Il est indispensable d'indiquer le point de départ à prendre en compte pour calculer le délai pendant lequel le contrevenant est considéré en récidive. Analogie avec notre amendement n° 44 à l'article 4.

L'auteur de l'amendement souscrit donc au maintien du délai de trois ans, mais il tient à ce que l'on indique quand ce délai commence à courir.

Le secrétaire d'État répète qu'il n'est pas nécessaire de préciser les choses dans le texte en projet: le délai de trois ans dans lequel le récidive doit avoir lieu s'ouvre le jour où la dernière condamnation a été coulée en force de chose jugée.

La commission adopte à l'unanimité cette interprétation de l'article 29ter proposé. Les amendements de MM. Hatry et Foret (n° 30), ainsi que celui de M. Hatry (n° 45), sont retirés.

MM. Hatry et Foret déposent à l'amendement n° 30 un amendement subsidiaire (n° 31), qui est rédigé comme suit :

« *À l'article 29ter proposé, remplacer les termes « 15 jours à 6 mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs » par les termes « huit jours à un mois et d'une amende de 20 francs à 200 francs ».*

Justification

Même justification que pour l'amendement principal.

Toutefois, nous proposons de ramener les peines prévues dans une mesure plus raisonnable, plutôt que de supprimer l'article.

L'amendement est adopté par 5 voix contre 4 et une abstention.

M. Verreycken dépose un amendement (n° 5) rédigé comme suit :

« *A. Dans le texte néerlandais, supprimer, à la troisième ligne, le mot « een ».*

B. In de Nederlandse tekst, op de laatste regel, het woord «de» schrappen.»

Beide punten worden als loutere tekstcorrecties aanvaard.

Artikel 6

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 20) in, luidende:

«Dit artikel doen vervallen.»

Verantwoording

Niets verantwoordt dat overtreding van het voorgestelde artikel 62bis (nieuw) moet leiden tot het verval van het recht tot sturen. Het lijkt ons helemaal niet wenselijk iemand die een uitrusting of enig ander middel bij zich heeft dat de vaststelling van overtredingen bemoeilijkt of verhindert of automatisch werkende toestellen opspoort, op dezelfde wijze te behandelen als iemand die een vluchtmisdrijf pleegt of in dronken toestand een auto bestuurt. Iemand die het voorgestelde artikel 62bis (nieuw) overtreedt, vormt zeker geen gevaar voor de andere autobestuurders. Dat is wel het geval voor personen die een vluchtmisdrijf plegen of in dronken toestand een wagen besturen.

Artikel 38, 4^o, van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 is ruimschoots voldoende aangezien die bepaling voorziet in het verval van het recht tot sturen wegens herhaalde overtreding van de wegverkeerswet.

Ook de heren Happart en mevrouw Lizin dienen een amendement (nr. 36) in dat ertoe strekt dit artikel te doen vervallen, op grond van de overweging dat bijkomend onderzoek nodig is vooraleer nieuwe maatregelen worden genomen.

De samengevoegde amendementen worden verworpen met 6 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

De heer Hatry dient een amendement (nr. 46) in, luidende:

«In de inleidende zin tussen de woorden «van dezelfde wet» en de woorden «worden de» invoegen de woorden «vervangen door de wet van 18 juli 1990.»

Verantwoording

Wetgevingstechnische precisering die eraan herinnert dat dit artikel in 1990 werd vervangen.

Dit voorstel wordt als een loutere tekstcorrectie aanvaard.

B. Dans le texte néerlandais, supprimer, à la dernière ligne, le mot «de».»

Les deux points de cet amendement sont adoptés en tant que simples corrections de texte.

Article 6

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 20) rédigé comme suit:

«Supprimer cet article.»

Justification

Aucun élément ne justifie que l'on prévoie un régime spécial de déchéance du droit de conduire pour une infraction à l'article 62bis (nouveau) proposé. Il nous semble totalement inopportun de mettre sur un même pied la personne qui est munie d'un équipement ou d'un moyen entravant la constatation d'infraction ou détectant les appareils fonctionnant automatiquement et une personne ayant commis un délit de fuite, ou pris le volant en état d'ivresse. La personne qui commet une infraction à l'article 62bis (nouveau) proposé ne constitue certainement pas un danger pour les autres automobilistes, comme c'est le cas pour les personnes en délit de fuite, ou en état d'ivresse.

D'ailleurs, l'article 38, 4^o, des lois coordonnées du 16 mars 1968 est suffisant puisqu'il permettra la déchéance du droit de conduire en cas de récidive à une infraction quelconque du Code de la route.

M. Happart et Mme Lizin déposent également un amendement (n° 36) tendant à supprimer cet article. Cet amendement est fondé sur la considération selon laquelle il faut examiner les choses plus en détail avant de pouvoir prendre de nouvelles mesures.

Les amendements sont joints et rejetés par 6 voix contre 5 et une abstention.

M. Hatry dépose un amendement (n° 46) rédigé comme suit:

«Insérer dans la phrase introductive, entre les mots «de la même loi» et «, les mots», les mots «remplacé par la loi du 18 juillet 1990.»

Justification

Simple précision législative qui rappelle que cet article a été remplacé en 1990.

Cette proposition est adoptée en tant que simple correction de texte.

Artikel 7

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 21) in, luidende:

«*Dit artikel doen vervallen.*»

Verantwoording

Niets verantwoordt een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs bij iemand die het voorgestelde artikel 62bis (nieuw) overtreedt. Die persoon vormt geen enkel gevaar voor de andere autobestuurders. De strafsancities waarin dit ontwerp voorziet, zijn ruimschoots voldoende.

Dit amendement wordt samengevoegd met het amendement (nr. 37) van de heer Happart en mevrouw Lizin, dat eveneens ertoe strekt artikel 7 te doen vervallen.

Deze amendementen worden verworpen met 7 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

De heer Verreycken dient een amendement (nr. 6) in, luidende:

«*In de Nederlandse tekst de inleidende zin vervangen als volgt:*

«*Artikel 55 van dezelfde wet wordt aangevuld met een 6^o, luidende:*»

Ook de heer Hatry stelt via een amendement (nr. 47) enkele tekstwijzigingen voor:

Dit artikel vervangen als volgt:

«*Art. 7. — Artikel 55, eerste lid, van dezelfde wet, vervangen door de wet van 18 juli 1990, wordt aangevuld met een 6^o, luidende:*

«*6^o indien de bestuurder een overtreding heeft begaan van artikel 62bis.*»

Verantwoording

Wetgevingstechnische precisering die eraan herinnert dat dit artikel in 1990 vervangen werd in combinatie met een terminologische aanpassing.

De voorstellen van dit laatste amendement worden als tekstcorrecties aanvaard.

Artikel 7bis

De heer Hatry dient een amendement (nr. 48) in, dat een nieuw artikel 7bis invoegt, luidende:

«*Art. 7bis. — Het opschrift van afdeling I «Bevoegde personen» van hoofdstuk I van titel V van dezelfde wet wordt aangevuld met de woorden «en automatisch werkende toestellen.»*

Article 7

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 21), libellé comme suit:

«*Supprimer cet article.*»

Justification

Aucun élément ne justifie un retrait immédiat du permis de conduire pour un contrevenant à l'article 62bis nouveau proposé. Il n'y a aucun danger pour les autres automobilistes. Les sanctions pénales prévues par le présent projet suffisent amplement.

Cet amendement est joint à l'amendement (n° 37) de M. Happart et Mme Lizin, qui vise également à supprimer l'article 7.

Ces amendements sont rejetés par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

M. Verreycken dépose un amendement (n° 6) rédigé comme suit:

«*Remplacer la phrase introductive par la disposition suivante:*

«*L'article 55 de la même loi est complété par un 6^o, libellé comme suit:*»

M. Hatry propose, lui aussi, par voie d'amendement (n° 47) quelques modifications de texte:

Remplacer cet article par la disposition suivante:

«*Art. 7. — L'article 55, alinéa 1^{er}, de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990, est complété par un 6^o, libellé comme suit:*

«*6^o si le conducteur a commis une infraction à l'article 62bis.*»

Justification

Simple précision législative qui rappelle que cet article a été remplacé en 1990, combiné à une adaptation terminologique.

Les propositions de ce dernier amendement sont adoptées en tant que corrections de texte.

Article 7bis

M. Hatry dépose un amendement (n° 48), tendant à insérer un article 7bis (nouveau), libellé comme suit:

«*Art. 7bis. — L'intitulé de la section I^e «Agents qualifiés» du chapitre premier du titre V de la même loi est complété par les mots «et appareils fonctionnant automatiquement.»*

Verantwoording

Deze aanpassing van het opschrift van afdeling I is noodzakelijk geworden wegens de wijzigingen die erin zijn aangebracht door dit ontwerp.

De staatssecretaris verklaart dat de automatisch werkende toestellen worden gelijkgesteld met de bevoegde agenten. Het amendement is bijgevolg ongegrond.

De indiener van het amendement is het niet eens met deze visie, maar trekt het amendement niettemin in.

Artikel 8

De heer Happart en mevrouw Lizin dienen een amendement (nr. 38) in, dat ertoe strekt dit artikel te doen vervallen. Zij trekken het evenwel in, daar de overige amendementen op dit artikel hun goedkeuring wegdragen.

Mevrouw Willame dient een amendement (nr.55) in, luidende:

«In het voorgestelde artikel 62 het laatste lid aanvullen als volgt:

«Er moeten passende verkeerstekens worden aangebracht om de weggebruikers te wijzen op de aanwezigheid van dergelijke toestellen in een bepaalde zone zonder dat de plaats evenwel nauwkeurig wordt aangegeven. Deze zone wordt bepaald tijdens het bovengenoemde overleg.»

Verantwoording

Als men verkeersborden plaatst om te wijzen op de aanwezigheid van een radar in een zone, bijvoorbeeld een gedeelte van een autoweg, een bebouwde kom, een gedeelte van een weg waar zich al veel ongevallen hebben voorgedaan, ..., zou dit de automobilist moeten aanzetten tot meer voorzichtigheid in heel deze zone.

Een lid beaamt dat de onbemande automatisch werkende toestellen vooral een preventieve functie horen te hebben. Helaas heeft het wetsontwerp slechts oog voor een repressieve aanwending van deze toestellen.

Het amendement wordt verworpen met 6 tegen 6 stemmen, bij 1 onthouding.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 22) in, luidende:

«In het voorgestelde artikel 62, het tweede en het derde lid vervangen als volgt:

«De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door zowel bemande als onbemande

Justification

Cette adaptation du titre et de la section I^{re} est rendue nécessaire par les modifications qui y sont apportées par le présent projet.

Le secrétaire d'État déclare que les appareils fonctionnant automatiquement sont assimilés aux agents qualifiés. L'amendement est donc sans fondement.

L'auteur de l'amendement n'est pas d'accord avec ce point de vue, mais retire néanmoins son amendement.

Article 8

M. Happart et Mme Lizin déposent un amendement (n° 38), visant à supprimer cet article. Ils le retiennent toutefois, étant donné que les autres amendements à cet article entraînent son adoption.

Mme Willame dépose un amendement (n° 55), rédigé comme suit:

«À l'article 62 proposé, compléter le dernier alinéa par la disposition suivante:

«Une signalisation appropriée avertira les usagers de la présence de ces appareils dans une zone déterminée sans toutefois en préciser l'endroit précis. Cette zone est déterminée lors des concertations mentionnées ci-dessus.»

Justification

Mettre une signalisation indiquant la présence d'un radar dans une zone, par exemple un tronçon d'autoroute, une agglomération, un tronçon de route sur lequel on a remarqué un nombre d'accidents élevé, ..., devrait induire chez l'automobiliste une plus grande prudence dans toute cette zone.

Un commissaire reconnaît que les appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié doivent avoir surtout une fonction préventive. Malheureusement, la loi en projet n'a en vue qu'un usage répressif de ces appareils.

L'amendement est rejeté par 6 voix contre 6 et 1 abstention.

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 22), libellé comme suit:

«Remplacer l'alinéa 2 et 3 de l'article 62 proposé par le texte suivant:

«Les constatations fondées sur des éléments de preuves matérielles fournis par des appareils fonc-

automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en van de uitvoeringsbesluiten van deze wet, vermeld in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. In dat geval wordt er melding van gemaakt in het proces-verbaal.»

Verantwoording

Het huidige artikel 62 bepaalt dat de processen-verbaal waarin ambtenaren en beambten van de overheid overtredingen vaststellen, bewijs opleveren zolang het tegendeel niet bewezen is. Dit wetsontwerp wil dit wettelijk vermoeden uitbreiden tot de vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door bemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd en maakt een onderscheid naar gelang er naast die toestellen al dan niet een bevoegd persoon staat.

Het is evenwel niet wenselijk in dit precieze geval een dergelijk onderscheid in te voeren en te voorzien in geringere waarborgen wanneer het toestel bemand is. Het is verkieselijk zich te houden aan de tekst die door de Senaat op 16 februari 1995 is aangenomen en die ten gevolge van de ontbinding van de Kamers jammer genoeg kwam te vervallen (Gedr. St. Senaat 875-5, B.Z. 1993-1994).

Dat is het doel van ons amendement, dat dit deel van het in de Senaat aangenomen artikel overneemt.

Aan de vaststellingen verkregen door middel van automatisch werkende toestellen, ongeacht of die toestellen bemand zijn of niet, bijzondere bewijskracht toekennen ondergraaft de thans geldende filosofie van het systeem volgens welke enkel de vaststellingen van de bevoegde personen bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen. Het is dus wenselijk te bepalen dat in beide gevallen die bewijskracht slechts geldt voor overtredingen opgesomd in het in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

De staatssecretaris verklaart dat het wetsontwerp niets wijzigt aan de bestaande regeling voor de bemande automatisch werkende toestellen.

De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door bemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, hebben en houden bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen, wanneer het gaat om overtredingen van de wegverkeerswet en haar uitvoeringsbesluiten.

Het amendement beoogt die regeling te beperken tot de overtredingen die worden vermeld in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Dit zou betekenen dat zowat 70 pct. van de overtredingen die

tionnant automatiquement, tant avec que sans la présence d'agents, font foi jusqu'à preuve du contraire, lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Dans ce cas, le procès-verbal en fait mention.»

Justification

L'actuel article 62 prévoit que les constatations faites par les agents qualifiés dans leurs procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire. L'actuel projet de loi qui entend étendre cette présomption légale aux constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement effectue une distinction suivant qu'un agent qualifié soit présent ou non à côté de ces appareils.

Or, il n'y a pas lieu d'effectuer une telle distinction dans ce cas précis et de prévoir des garanties moindres lorsque l'agent est présent. Il est préférable d'en revenir au texte adopté par le Sénat le 16 février 1995, qui est malheureusement devenu caduc à la dissolution des Chambres (Doc. Sénat 875-5, S.E. 1993-1994).

C'est l'objet de notre amendement qui reprend actuellement cette partie de l'article adopté au Sénat.

Qu'un agent qualifié soit présent ou non, le fait d'accorder une valeur probante spéciale aux constatations fournies par les appareils fonctionnant automatiquement constitue une dérogation à la philosophie actuelle du système qui veut que seules les constatations des agents qualifiés eux-mêmes fassent foi jusqu'à preuve du contraire. Il y a donc lieu de prévoir que dans les deux cas, cette valeur probante ne s'appliquera qu'aux infractions désignées par l'arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Le secrétaire d'État déclare que le projet de loi ne change rien à la réglementation existante pour les appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié.

Les constatations fondées sur des éléments de preuves matériels fournis par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi et continuent à faire foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la loi relative à la police de la circulation routière et à ses arrêtés d'exécution.

L'amendement vise à limiter cette réglementation aux infractions mentionnées dans un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Cela signifierait que quelque 70 p.c. des infractions qui sont constatées

momenteel door bemande automatisch werkende toestellen worden vastgesteld, aan de geldende bewijsregeling zou ontsnappen. Daardoor zouden multino's en dergelijke hun praktisch nut goeddeels verspelen.

Een indiener van het amendement houdt vol dat dit wetsontwerp de rechtstoestand van de persoon, ten laste van wie een overtreding werd vastgesteld middels een bemand automatisch werkend toestel, aanzienlijk verslechtert. Er zal voortaan op hem een grotere bewijslast rusten.

De staatssecretaris ontkent dit met klem.

Het amendement wordt verworpen met 7 tegen 6 stemmen.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 23) in, luidende:

«*In het voorgestelde artikel 62 de aanhef van het zesde lid vervangen als volgt: «De toestellen en de inlichtingen die deze toestellen verstrekken, mogen slechts worden gebruikt ...»*

Verantwoording

Wij zijn van mening dat het verkieselijk is terug te grijpen naar de tekst die door de Senaat op 16 februari 1995 werd aangenomen. De verwijzing naar artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering is overbodig en dreigt tot grote verwarring te leiden.

Om ontsporingen te voorkomen is het belangrijk dat de toestellen en de inlichtingen die deze toestellen verstrekken, slechts gebruikt worden om overtredingen van de wegverkeerswet te bestraffen of om het wegverkeer te regelen.

Volgens een auteur van het amendement is het voorgestelde artikel 62, zesde lid, bijzonder betwistbaar. De inlichtingen die door deze toestellen worden verstrekt, kunnen worden aangewend om gelijk welk misdrijf op te sporen. De bevoegde agent is immers verplicht aan de procureur des Konings bericht te geven van elke overtreding die hij vaststelt, ook van overtredingen die geen verband houden met de wegverkeerswet.

De staatssecretaris verklaart dat luidens artikel 29 van het Wetboek van strafvordering iedere gestelde overheid, ieder openbaar officier of ambtenaar die in de uitoefening van zijn ambt kennis krijgt van een misdaad of van een wanbedrijf, verplicht is daarvan dadelijk bericht te geven aan de procureur des Konings. Het betreft dus alleen misdaden en wanbedrijven, geen overtredingen. Artikel 29 houdt een algemene meldingsplicht in voor dergelijke vaststellingen, ongeacht de wijze waarop zij werden verricht.

actuellement par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié échapperaient à la réglementation en vigueur en matière de preuve. De cette façon, les multinovas et autres appareils similaires n'auraient quasiment plus d'utilité pratique.

Un des auteurs de l'amendement continue à prétendre que le projet de loi à l'examen aggrave considérablement la situation juridique de la personne à charge de laquelle une infraction a été constatée au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié. Le fardeau de la preuve qui tombe sur lui sera désormais plus grand.

Le secrétaire d'État dément avec force cette affirmation.

L'amendement est rejeté par 7 voix contre 6.

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 23), libellé comme suit:

«*À l'alinéa 6 de l'article 62 proposé, supprimer les mots « sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'instruction criminelle, ».*

Justification

Nous estimons qu'il est préférable d'en revenir à la formulation prévue dans le texte adopté par le Sénat le 16 février 1995. Cette référence à l'article 29 du Code d'instruction criminelle est superflue et risque d'entraîner une grande confusion.

Sous peine de dérives, il est important que les appareils et les informations qu'ils fournissent ne soient utilisés qu'afin de réprimer les infractions au Code de la route ou de réguler la circulation routière.

D'après un des auteurs de l'amendement, l'article 62, sixième alinéa, proposé est très contestable. Les informations que ces appareils fournissent peuvent être utilisées pour rechercher n'importe quelle infraction. L'agent compétent est, en effet, obligé de communiquer au procureur du Roi toute infraction qu'il constate, également les infractions qui n'ont pas de rapport avec le Code de la route.

Le secrétaire d'État déclare qu'en vertu de l'article 29 du Code d'instruction criminelle, toute autorité constituée, tout fonctionnaire ou officier public, qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquerra la connaissance d'un crime ou d'un délit, sera tenu d'en donner avis sur-le-champ au procureur du Roi. Cela ne concerne donc que les crimes et les délits, pas les contraventions. L'article 29 instaure un devoir général de communication de pareilles constatations, quelle que soit la façon dont elles aient été faites.

Anderzijds hebben de foto's die door de automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, geen bijzondere bewijskracht. Zij zijn niet meer dan een element in het gerechtelijk onderzoek.

Volgens een auteur van het amendement is dit een vrijgeleide voor een ongebreideld toezicht door de overheid.

Het amendement wordt aangenomen met 7 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 24) in, luidende:

«*In het voorgestelde artikel 62 het laatste lid aanvullen als volgt:*

«*Er moeten passende verkeerstekens worden aangebracht om de weggebruikers te wijzen op de aanwezigheid van dergelijke toestellen.*»

Verantwoording

De ons voorgestelde tekst beoogt de weggebruikers ertoe aan te zetten minder snel te rijden en daardoor het aantal verkeersongevallen terug te dringen.

Alleen verkeerstekens die de weggebruikers wijzen op de aanwezigheid van dergelijke toestellen, kunnen preventief werken. Het zal daardoor bovendien mogelijk zijn op meer plaatsen te wijzen op de aanwezigheid van een automatisch radartoestel zonder dat men daarom verplicht is een dergelijk toestel daar ook werkelijk te plaatsen. Met minder kosten zal men het gedrag van de weggebruikers dus aanzienlijk kunnen beïnvloeden.

Dit amendement neemt overigens een bepaling over uit het wetsontwerp dat door de Senaat in februari 1995 is goedgekeurd (Gedr. St. Senaat 875-5, B.Z. 1993-1994).

De senatoren hadden indertijd duidelijk ingezien dat deze bepaling zinvol was, dat zij een verhoogde preventieve werking had en ook een corrigerende invloed op de burgers.

Het amendement wordt verworpen met 7 tegen 6 stemmen.

De heren Hatry en Foret dienen vervolgens amendement nr. 25 in, luidende:

«*Het voorgestelde artikel 62 aanvullen met een nieuw lid, luidende:*

«*Wanneer de overtreder erom verzoekt, moet de foto die door het automatisch toestel is genomen, hem worden bezorgd. De Koning stelt nadere regels voor de toepassing van deze bepaling.*»

Par ailleurs, les photos provenant des appareils fonctionnant automatiquement n'ont pas de force probante particulière. Elles ne sont rien de plus qu'un des éléments de l'enquête judiciaire.

D'après un auteur de l'amendement, la loi en projet donne aux pouvoirs publics un blanc-seing pour procéder à une surveillance effrénée.

L'amendement est adopté par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 24), libellé comme suit:

«*À l'article 62 proposé, compléter le dernier alinéa par la disposition suivante:*

«*Une signalisation appropriée avertira les usagers de la présence de ces appareils.*»

Justification

Le but du texte qui nous est proposé est d'inciter les usagers à ne plus commettre d'excès de vitesse, et de réduire ainsi le nombre des accidents.

Seule une signalisation efficace avertissant les usagers de la présence de ces appareils permettra d'exercer cet effet préventif. D'ailleurs, il sera ainsi possible de multiplier les endroits où l'on signale la présence d'un radar automatique, sans pour autant être obligé d'y placer réellement un tel appareil. À moindres frais, il sera ainsi possible d'obtenir des résultats significatifs sur le comportement des usagers de la route.

D'ailleurs, cet amendement reprend une disposition qui figurait dans le projet de loi adopté en février 1995 par le Sénat (doc. Sénat 875-5, S.E. 1993-1994).

Les sénateurs, à l'époque, avaient clairement perçu le bon sens de cette disposition, son effet préventif accru et également sa correction vis-à-vis des citoyens.

L'amendement est rejeté par 7 voix contre 6.

MM. Hatry et Foret déposent ensuite un amendement (n° 25), rédigé comme suit:

«*À l'article 62 proposé, ajouter un nouvel alinéa rédigé comme suit:*

«*Lorsque le contrevenant en fait la demande, la photo prise par l'appareil automatique lui est adressée. Le Roi fixe les modalités d'application de cette disposition.*»

Verantwoording

Ook hier wordt in de ontwerp-tekst een bepaling opgenomen uit de tekst die door de Senaat is aangenomen in februari 1995 (Gedr. St. Senaat nr. 875-5, B.Z. 875-5, 1993-1994).

Met deze bepaling had niet alleen de Senaat ingestemd maar ook de Regering, aangezien het ging om een subamendement dat de Regering zelf had ingediend.

Het is zaak de vermoedelijke overtreder in staat te stellen zich passend te verdedigen. Het gaat echter om meer dan om de eerbiediging van de rechten van de verdediging; ook de bescherming van de persoonlijke levenssfeer staat op het spel.

De staatssecretaris merkt vooreerst op dat het wetsontwerp niet raakt aan de huidige rechten van de overtreder. Iedere overtreder heeft het recht via het parket een kopie te vragen van de foto waarop de overtreding werd vastgesteld. Dit is de bestaande praktijk voor foto's genomen door bemande automatisch werkende toestellen. De regeling voor foto's genomen door onbemandede toestellen, zal hiervan niet afwijken.

Een indiener van het amendement vraagt of de toestellen de overtredingen registreren op foto's of op videofilm.

De staatssecretaris antwoordt dat de automatisch werkende toestellen foto's nemen. Voor de vaststelling van de overtredingen waarvoor deze toestellen worden aangewend, volstaan foto's trouwens en heeft men geen films nodig. De technische mogelijkheden voor het gebruik van videofilm zijn overigens nog niet voorhanden. Indien de overheid ooit die techniek wenst te gebruiken — waarvan de staatssecretaris zich geen voorstander betoont — moeten de bijzondere voorwaarden voor het gebruik, de raadpleging en de benaming van de gegevens worden vastgesteld bij koninklijk besluit, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Dat was de waarborg die deze Commissie zelf vroeg en daarmee wordt bovendien aan het advies van de Raad van State tegemoet gekomen.

Een indiener van het amendement verwijst naar zijn interventie in de algemene bespreking, waarin hij aantoonde dat dit wetsontwerp het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet eerbiedigt.

Een lid voegt daaraan toe dat dit wetsontwerp aan de staatssecretaris eigenlijk een vrijbrief geeft voor het gebruik van filmtoestellen. Het voorgestelde artikel 62, vijfde lid, vormt geen wezenlijke hinderpaal.

Een ander lid herinnert eraan dat het amendement een bepaling overneemt uit de tekst die door de Senaat

Justification

Il s'agit ici d'intégrer dans le texte du présent projet une disposition qui figurait dans le texte adopté par le Sénat en février 1995 (doc. Sénat n° 875-5, S.E. 1993-1994).

Cette disposition avait rencontré non seulement l'accord du Sénat, mais également celui du Gouvernement, puisqu'il s'agit d'un sous-amendement qu'il avait déposé lui-même.

Il s'agit de permettre ici au présumé contrevenant d'organiser adéquatement sa défense. Mais au-delà du respect des droits de la défense, c'est également la protection de la vie privée qui est en jeu.

Le secrétaire d'État souligne d'abord que le projet de loi ne touche pas aux droits actuels du contrevenant. Tout contrevenant a le droit de demander au parquet une copie de la photo par laquelle l'infraction a été constatée. Telle est la pratique courante en ce qui concerne les photos prises par des appareils automatiques. La réglementation concernant les photos prises par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié ne dérogera pas à cette pratique.

L'un des auteurs de l'amendement demande si les appareils enregistrent les infractions sous la forme de photos ou de films vidéo.

Le secrétaire d'État répond que les appareils automatiques prennent des photos. Pour la constatation des infractions pour lesquelles on se sert de ces appareils, les photos sont suffisantes et il n'est pas nécessaire d'utiliser des films. L'on ne dispose d'ailleurs pas encore des possibilités techniques suffisantes pour utiliser des films vidéo. Si les pouvoirs publics souhaitent un jour recourir à cette technique — dont le secrétaire d'État n'est pas partisan —, ils devront fixer dans un arrêté royal les conditions spéciales en matière d'utilisation, de consultation et de conservation des données, après avis de la Commission de la protection de la vie privée. Cette dernière a elle-même demandé cette garantie, qui répond également aux souhaits exprimés par le Conseil d'État dans son avis.

L'un des auteurs de l'amendement renvoie à son intervention au cours de la discussion générale, dans laquelle il a démontré que le projet de loi à l'examen ne prenait pas en compte l'avis de la Commission de la protection de la vie privée.

Un membre ajoute que le projet de loi donne en réalité carte blanche au secrétaire d'État pour ce qui est de l'utilisation des caméras. Le cinquième alinéa de l'article 62 proposé ne constitue pas un obstacle réel.

Un autre membre rappelle que l'amendement reprend une disposition qui provient du texte adopté

is aangenomen in februari 1995 (Gedr. St., Senaat, nr. 875-5, B.Z. 1993-1994). Die bepaling werd ingevoegd na een subamendement dat de Regering zelf had ingediend.

Het amendement wordt aangenomen met 6 tegen 5 stemmen, bij 2 onthoudingen.

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 26) in, luidende:

«Aan het voorgestelde artikel 62 een nieuw lid toevoegen, luidende:

«Om de zes maanden wordt in het Parlement een statistische nota ingediend met vermelding van de juiste plaatsen waar de onbemande radars de zes voorgaande maanden opgesteld werden, de dagen en uren waarop deze toestellen gewerkt hebben, het aantal en het soort overtredingen dat door elk van deze toestellen vastgesteld is.»

Verantwoording

Met dit ontwerp wordt volgens zijn indieners een grotere verkeersveiligheid nagestreefd.

De doeltreffende werking van het systeem kan slechts beoordeeld worden volgens het resultaat. Bovendien is het nuttig na te gaan of bij de opstelling van deze toestellen wel rekening gehouden is met de gevaren die bijvoorbeeld verbonden zijn aan overdreven snelheid op een aantal bijzonder gevaarlijke plaatsen en of ze niet enkel dienen als valstrikken om alleen maar geld in de Staatskas te brengen zonder dat de verkeersveiligheid hierdoor verbetert.

Indien het Parlement dit soort wetten aanneemt, moet het controle kunnen uitoefenen op het nut en de efficiëntie ten opzichte van het nagestreefde doel.

Een lid vreest dat dit amendement door de Regering zal worden aangegrepen om over deze aangelegenheid geen parlementaire vragen meer te hoeven beantwoorden.

Een indiener van het amendement repliceert dat die vragen nu ook niet naar behoren worden beantwoord.

Ook de staatssecretaris wijst erop dat het Parlement over de nodige controletechnieken beschikt om deze inlichtingen te verkrijgen.

Anderzijds kunnen de onbemande toestellen niet alleen door de rijkswacht worden opgesteld, maar ook door alle gemeentelijke politiekorpsen. Het houdt een ontzagelijke werklast in om de in het amen-

par le Sénat en février 1995 (doc. Sénat n° 875-5, S.E. 1993-1994). Cette disposition a été insérée par le biais d'un sous-amendement que le Gouvernement avait lui-même déposé.

L'amendement est adopté par 6 voix contre 5 et 2 abstentions.

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 26) rédigé comme suit:

«À l'article 62 proposé, ajouter un nouvel alinéa rédigé comme suit:

«Tous les six mois, une note statistique est déposée au Parlement, mentionnant les endroits exacts où des radars fonctionnant en l'absence d'agents verbalisateurs ont été placés les six mois précédents, les jours et horaires de fonctionnement de ces appareils, le nombre et le type d'infractions relevées par chacun de ces appareils.»

Justification

Le présent projet de loi poursuit, d'après ses auteurs, un objectif de plus grande sécurité routière.

On ne peut apprécier l'efficacité du système qu'en fonction de son résultat. De surcroît, il est utile de vérifier que l'implantation de ces appareils est pensée précisément en fonction des risques présentés par exemple par une vitesse excessive à certains endroits particulièrement dangereux et non pas comme de simples pièges permettant simplement de faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État sans que pour autant la sécurité routière soit renforcée.

Le Parlement qui vote ce type de législation doit pouvoir en contrôler l'utilité et son efficience par rapport au but poursuivi.

Un membre craint que le Gouvernement ne tire parti de cet amendement pour ne plus devoir répondre à aucune question parlementaire sur cette matière.

L'un des auteurs de l'amendement réplique que ces questions ne reçoivent déjà pas actuellement la réponse qui convient.

Le secrétaire d'État souligne, lui aussi, que le Parlement dispose des techniques de contrôle nécessaires pour obtenir ces renseignements.

D'autre part, les appareils fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié peuvent être mis en place non seulement par la gendarmerie, mais aussi par tous les corps de police communale. Demander tous les six

dement opgesomde gegevens om de zes maanden bij de meer dan 500 korpsen op te vragen en te verwerken.

Een lid toont zich ontvankelijk voor dit argument, doch vraagt of de staatssecretaris dan de verbintenis wil aangaan op parlementaire vragen een duidelijk overzicht mee te delen van de opstellingsplaatsen, de vastgestelde overtredingen en het gevolg dat aan die vaststellingen werd gegeven.

De staatssecretaris antwoordt dat dergelijke parlementaire vragen naar het vermogen zullen worden beantwoord. Men moet evenwel beseffen dat het merendeel der gegevens moet worden verzameld en meegedeeld door de ondergeschikte besturen.

Een lid geeft toe dat de voorgestelde termijn van zes maanden wat kort is om zo'n veelheid van gegevens te vergaren en in een statistische nota te gieten.

Een lid meent dat die gegevens, mede door de vorderende informatisering, zonder veel bijkomende inspanningen kunnen worden verzameld en verricht.

De staatssecretaris repliceert dat de gevraagde gegevens grotendeels manueel worden bijgehouden. Het gaat overigens om gigantische aantallen, alleen de rijkswacht maakt jaarlijks reeds 300 000 processen-verbaal op. Illustratief ter zake is de verplichte melding van de letselgevallen: het duurt anderhalf jaar vooraleer alle gegevens uit een bepaalde periode verzameld zijn.

Een lid acht het vooral nuttig dat geregeld een nota wordt opgemaakt die aangeeft op welke plaats welk soort overtredingen door de toestellen vastgesteld is. Daaruit kan men belangrijke aanwijzingen inzake de verkeersveiligheid putten.

De staatssecretaris hierinnert eraan dat de automatisch werkende toestellen slechts de soorten overtredingen kunnen vaststellen die nader vermeld zijn in een koninklijk besluit, met name snelheidsovertredingen en het niet in acht nemen van verkeerslichten. Andere overtredingen zoals het overschrijden van een doorlopende witte streep kunnen niet worden vastgesteld door deze toestellen.

Een indiener van het amendement toont begrip voor de zware werklust en is bereid genoeg te nemen met jaarlijkse indiening van een statistische nota.

Een ander lid is van oordeel dat de gemeentelijke korpsen, zelfs bij die lagere frequentie, overbelast zullen worden.

Het amendement wordt verworpen door 7 tegen 4 stemmen, bij 2 onthoudingen.

mois aux plus de 500 corps les données énumérées dans l'amendement puis les traiter représente un volume de travail considérable.

Un membre se dit sensible à cet argument, mais demande si dans ce cas, le secrétaire d'État veuille bien s'engager, à l'occasion de questions parlementaires, à fournir un aperçu précis des installations, des infractions constatées et de la suite donnée à ces constatations.

Le secrétaire d'État déclare qu'il sera répondu le mieux possible à de telles questions parlementaires. Il faut toutefois se rendre compte que la plupart des données doivent être collectées et communiquées par les administrations subordonnées.

Un commissaire reconnaît que le délai proposé de six mois est un peu court pour permettre de collecter une telle quantité de données et de les couler dans une note statistique.

Un membre estime que ces données, notamment grâce au progrès de l'informatique, peuvent être collectées et traitées sans trop d'efforts supplémentaires.

Le secrétaire d'État réplique que les données demandées sont, pour la plupart, tenues à jour manuellement. Il s'agit du reste de chiffres gigantesques: la gendarmerie rédige déjà à elle seule 300 000 procès-verbaux par an. Un exemple en est la déclaration obligatoire des accidents ayant entraîné des dommages corporels: il faut parfois attendre un an et demi avant que toutes les données d'une période déterminée soient réunies.

Un membre estime qu'il est surtout utile de rédiger régulièrement une note indiquant à quel endroit tel type d'infraction a été constaté par les appareils. On peut y puiser d'importantes indications concernant la sécurité routière.

Le secrétaire d'État rappelle que les appareils fonctionnant automatiquement ne peuvent constater que deux sortes d'infractions, qui sont mentionnées dans un arrêt royal: les excès de vitesse et le non-respect des feux de signalisation. D'autres infractions — comme le dépassement d'une ligne blanche continue — ne peuvent pas être constatées par ces appareils.

L'un des auteurs de l'amendement peut comprendre qu'il s'agit là d'un volume de travail imposant et il est prêt à se contenter du dépôt annuel d'une note statistique.

Un autre membre considère que les corps communaux seront surchargés, même si l'on opte pour cette fréquence peu élevée.

L'amendement est rejeté par 7 voix contre 4 et 2 abstentions.

De heer Hatry dient tenslotte een amendement (nr. 49) in, dat de volgende tekstwijzigingen voorstelt.

«A. In de Nederlandse tekst van het voorgestelde artikel 62, eerste lid, het woord «overheidsagenten» vervangen door de woorden «ambtenaren van de overheid».

B. In het voorgestelde artikel 62, het tweede lid vervangen als volgt:

«Wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, hebben de vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door bemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen.»

C. In de Nederlandse tekst van het voorgestelde artikel 62, derde lid, zesde regel, de woorden «die worden» doen vervallen.

D. In de Nederlandse tekst van het voorgestelde artikel 62, laatste lid, de voorlaatste zin vervangen als volgt:

«De Koning bepaalt de nadere regels van dit overleg.»

E. In de Nederlandse tekst van het voorgestelde artikel 62, aan het slot van de laatste zin van het laatste lid, de woorden «gebeurt met akkoord van de wegbeheerder» vervangen door de woorden «wordt uitgevoerd met instemming van de wegbeheerder.»

Verantwoording

A. De Franse woorden «agents de l'autorité» worden in het Nederlands beter weergegeven door de woorden «ambtenaren van de overheid».

B. Deze herformulering van het tweede lid van de voorgestelde tekst bevordert de leesbaarheid van de bepaling.

C., D. en E. Gewone terminologische aanpassingen.

Ook de heer Verreycken stelt bij amendement enkele tekstwijzigingen voor:

«A. In de Nederlandse tekst, de voorlaatste zin vervangen als volgt:

«De Koning bepaalt de nadere regels van dit overleg.»

B. In de Nederlandse tekst, in de laatste zin, in fine, de woorden «gebeurt met akkoord van de wegbeheerder» vervangen door de woorden «wordt uitgevoerd met instemming van de wegbeheerder.»

Dit amendement wordt samengevoegd met het amendement nr. 49.

Enfin, M. Hatry dépose un amendement (n° 49), qui propose les modifications de texte suivantes:

«A. Dans le texte néerlandais, au alinéa premier de l'article 62 proposé, remplacer le mot «overheidsagenten» par les mots «ambtenaren van de overheid.»

B. Remplacer l'alinéa 2 de l'article 62 proposé par la disposition suivante:

«En cas d'infraction à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire.»

C. Dans le texte néerlandais, au troisième alinéa de l'article 62 proposé, sixième ligne, supprimer les mots «die worden.»

D. Dans le texte néerlandais, remplacer l'avant-dernière phrase du dernier alinéa de l'article 62 proposé par la phrase suivante:

«De Koning bepaalt de nadere regels van dit overleg.»

E. Dans le texte néerlandais, à la fin de la dernière phrase du dernier alinéa de l'article 62 proposé, remplacer les mots «gebeurt met akkoord van de wegbeheerder» par les mots «wordt uitgevoerd met instemming van de wegbeheerder.»

Justification

A. Les termes français «agents de l'autorité» sont mieux rendus en néerlandais par les termes «ambtenaren van de overheid».

B. Cette reformulation de l'alinéa 2 du texte proposé permet une meilleure compréhension de la disposition.

C., D., et E. Simples adaptations terminologiques.

M. Verreycken dépose lui aussi un amendement portant quelques corrections de texte, qui est rédigé comme suit:

«A. Dans le texte néerlandais, remplacer l'avant-dernière phrase par la phrase suivante:

«De Koning bepaalt de nadere regels van dit overleg.»

B. Remplacer, à la fin de la dernière phrase, les mots «se fait de l'accord des gestionnaires de la voirie» par les mots «est effectuée avec l'accord des gestionnaires de la voirie.»

Cet amendement est joint à l'amendement n° 49.

De staatssecretaris verzet zich tegen het punt A van amendement nr. 49. «Overheidsagenten» is in vele wetten (zoals de wegverkeerswet en de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen) de gebezigde term.

Tegen het punt B rijst een stilistisch bezwaar. De formulering van het voorgestelde artikel 62, tweede lid, brengt duidelijk het onderscheid tot uiting tussen de bemande toestellen (tweede lid) en de onbemandede toestellen (derde lid). Door het amendement zou dat effect verloren gaan.

Ook punt D lijkt hem veeleer inopportuun, gelet op de vaststelling dat de uitdrukking «De Koning bepaalt de bijzondere gebruiksmodaliteiten» reeds voorkomt in artikel 59 van de wegverkeerswet.

De punten C en E worden als loutere tekstcorrecties aanvaard.

Artikel 8bis (nieuw)

De heer Hatry dient een amendement (nr. 50) in, dat ertoe strekt een artikel 8bis in te voegen, luidende:

«Art. 8bis. — In artikel 62, tweede lid, van dezelfde wet, worden de woorden «die processen-verbaal» vervangen door de woorden «de in het eerste lid bedoelde processen-verbaal.»

Verantwoording

Indien artikel 8 van dit ontwerp wordt aangenomen, worden er 7 nieuwe leden ingevoegd tussen het eerste en het tweede lid van het huidige artikel 62. Het is dus raadzaam te preciseren dat het gaat om de processen-verbaal bedoeld in het eerste lid.

De staatssecretaris wijst erop dat ook het voorgestelde derde lid de «processen-verbaal» vermeldt.

Het amendement wordt ingetrokken.

Artikel 9

De heren Hatry en Forêt dienen een amendement (nr. 27) in, luidende:

«Dit artikel doen vervallen.»

Verantwoording

Dit artikel is veel te ruim en bepaalt niet nauwkeurig genoeg welke uitrustingen of middelen bedoeld

Le secrétaire d'État s'oppose au point A de l'amendement n° 49. Le mot «Overheidsagenten» est utilisé dans de nombreuses lois (par exemple, dans les lois relatives à la police de la circulation routière et dans la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité).

Le point B appelle une objection d'ordre technique. La formulation du deuxième alinéa de l'article 62 proposé fait apparaître clairement une distinction entre les appareils fonctionnant en présence d'un agent qualifié (deuxième alinéa) et les appareils fonctionnant en l'absence d'un tel agent (troisième alinéa). En adoptant l'amendement, l'on supprimerait cette distinction.

Il trouve que le point D est plutôt inopportun, car l'expression «bijzondere gebruiksmodaliteiten» figure déjà à l'article 49 des lois relatives à la police de la circulation routière.

Les points C et E sont adoptés en tant que simples corrections de texte.

Article 8bis (nouveau)

M. Hatry dépose un amendement (n° 50) tendant à insérer un article 8bis rédigé comme suit:

«Art. 8bis. — À l'article 62, alinéa 2, de la même loi, remplacer les mots «ces procès-verbaux» par les mots «les procès-verbaux visés à l'alinéa 1^{er}.»

Justification

Si l'article 8 du présent projet est adopté, 7 nouveaux alinéas prendront place entre les alinéas 1^{er} et 2 de l'article 62 actuel. Il y a donc lieu de préciser que l'on vise les procès-verbaux de l'alinéa 1^{er}.

Le secrétaire d'État signale qu'il est également question, au troisième alinéa proposé des «procès-verbaux».

L'amendement est retiré.

Article 9

MM. Hatry et Forêt déposent un amendement (n° 27) rédigé comme suit:

«Supprimer cet article.»

Justification

Cet article est beaucoup trop large et ne définit pas assez précisément les éléments ou les moyens visés. Le

worden. Het toepassingsgebied van deze bepaling schijnt overeen te stemmen met dat van artikel 2 van dit ontwerp.

Het is moeilijk een onderscheid te maken tussen de gevallen die in de ene dan wel in de andere bepaling bedoeld worden.

Wat is de wettelijke omschrijving van de term «bij zich hebben»? Een strafbepaling moet duidelijk en nauwkeurig zijn temeer omdat de straffen in geval van overtreding van deze bepaling zeer hoog zijn.

Ook de heer Happart en mevrouw Lizin pleiten bij amendement (nr. 39) voor de schrapping van dit artikel, overwegende dat bijkomend onderzoek nodig is vooraleer nieuwe maatregelen worden genomen.

De staatssecretaris wijst erop dat de Raad van State geen opmerking maakte over de woorden «bij zich hebben».

Artikel 9 is een essentiële aanvulling op artikel 2 van het wetsontwerp. Artikel 2 sanctioneert eenieder die de bedoelde uitrustingen vervaardigt, invoert, bezit, te koop aanbied, verkoopt en gratis bedeeft. Artikel 9 sanctioneert de bestuurder of passagier die de bedoelde uitrustingen installeert of vervoert in het voertuig. Beide artikelen hebben dus een verschillend personeel toepassingsgebied, waardoor zij ook in twee verschillende wetten worden ingeschreven.

De beide amendementen worden verworpen met 4 tegen 4 stemmen, bij 4 onthoudingen.

De heer Hatry dient een amendement (nr. 51) in, dat twee tekstwijzigingen voorstelt:

«A. De inleidende zin van dit artikel vervangen als volgt: «In hoofdstuk I van titel V van dezelfde wet wordt een afdeling Ibis ingevoegd onder het opschrift: «Afdeling Ibis — Tegenwerking van de opsporing en van de vaststelling van overtredingen», dat een artikel 62bis bevat, luidende: »

B. In de Nederlandse tekst van het voorgestelde artikel 62bis de woorden «bij zich te hebben» invoegen tussen de woorden «elk ander middel» en de woorden «dat de vaststelling» en diezelfde woorden aan het slot van het artikel schrappen.

Verantwoording

A en B. Terminologische aanpassingen.

Beide voorstellen worden als loutere tekscorrecties aanvaard. De commissie beslist tevens de woorden «luidend als volgt» te vervangen door het woord «luidend».

champ d'application de cette disposition semble déjà couvert par les dispositions prévues à l'article 2 du présent projet.

On discerne difficilement les hypothèses visées dans l'un ou l'autre cas.

Quelle est la définition légale du terme «se munir»? Une disposition pénale se doit d'être claire et précise, d'autant plus que les peines prévues en cas d'infraction à cette disposition sont très élevées.

M. Happart et Mme Lizin proposent, par la voie d'un amendement (n° 39), de supprimer cet article, et ce, sur la base de la considération selon laquelle il y a lieu d'examiner les choses plus en détail avant de pouvoir prendre de nouvelles mesures.

Le secrétaire d'État souligne que le Conseil d'État n'a émis aucune observation au sujet des mots «de se munir».

L'article 9 est un complément essentiel de l'article 2 de la loi en projet, lequel sanctionne toutes les personnes qui fabriquent, importent, détiennent, mettent en vente, vendent et distribuent à titre gratuit les équipements visés. L'article 9 sanctionne le conducteur ou le passager qui transporte ou installe ces équipements dans le véhicule. Les deux articles ont donc des champs d'application différents, ce qui explique pourquoi ils sont inscrits dans deux lois distinctes.

Les deux amendements sont rejetés par 4 voix contre 4 et 4 abstentions.

M. Hatry dépose un amendement (n° 51) tendant à modifier le texte sur deux points et qui est rédigé comme suit:

«A. Remplacer la phrase introductive de cet article par ce qui suit: «Il est inséré dans le chapitre I^{er} du titre V de la même loi, une section 1^{re}bis intitulée Section 1^{re}bis «Entrave à la recherche et à la constatation d'infractions», et comprenant un article 62bis libellé comme suit: »

B. Dans le texte néerlandais, insérer entre les mots «elk ander middel» et «dat de vaststelling» les mots «bij zich te hebben».

Justification

A et B. Simples adaptations terminologiques.

Les deux propositions sont adoptées en tant que pures corrections de texte. La commission décide également de remplacer, dans le texte néerlandais, les mots «luidend als volgt» par les mots «luidend».

Artikel 10

De heren Hatry en Foret dienen een amendement (nr. 28) in, luidend:

«Dit artikel te doen vervallen.»

Verantwoording

Dit artikel, dat ertoe strekt twee nieuwe artikelen in te voegen in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, geeft geen antwoord op de verschillende bezwaren die de Raad van State in zijn voorafgaand advies heeft geop- perd.

Op de eerste plaats heeft het voorgestelde artikel 67bis tot doel het in ons rechtsbestel welbekende vermoeden van onschuld te vervangen door een vermoeden van schuld ten laste van de natuurlijke persoon die houder is van de nummerplaat, wanneer de bestuurder van het voertuig niet geïdentificeerd kon worden bij de vaststelling van de overtreding, hetgeen meestal het geval zal zijn indien dit vermoeden gegrond is op aanwijzingen geleverd door onbe- mande automatisch werkende toestellen.

Deze toestellen hebben echter bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen. Het gaat dus om een dubbel getrappt vermoeden dat een schending vormt van het algemeen rechtsbeginsel van het persoonlijk karakter van de straffen en dat in strijd is met artikel 6, § 2, van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.

Zelfs indien dit vermoeden van schuld door alle middelen weerlegd kan worden, mag men niet uit het oog verliezen dat het in de praktijk zeer moeilijk is een negatief bewijs te leveren, namelijk dat men het voer- tuig niet bestuurde. Bovendien is in de huidige versie van de tekst niet vermeld dat de overtreder de foto van het automatisch toestel kan krijgen. Dit is een mini- mumvereiste aangezien hierop bijvoorbeeld het gezicht van de persoon die de wagen bestuurde of ten minste zijn silhouet te zien zou kunnen zijn.

De Raad van State wijst erop dat het ontwerp nergens bepaalt dat het vermoeden van schuld weerlegd kan worden door gewoon de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de feiten mee te delen. De Raad van State besluit dan ook dat het noodzakelijk is dit artikel te herzien.

Ook het voorgestelde artikel 67ter druist in tegen de strafrechtelijke beginselen. In het Belgisch recht bestaat geen strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen. Dat rechtspersonen niet aanspra- kelijk zijn, vloeit met name voort uit de jurisprudentie van het Hof van cassatie, hetgeen tot gevolg heeft dat wanneer een rechtspersoon een overtreding begaat, de natuurlijke persoon door wie hij gehandeld heeft, daarvoor strafrechtelijk aansprakelijk is.

Article 10

MM. Hatry et Foret déposent un amendement (n° 28), libellé comme suit:

«Supprimer cet article.»

Justification

Cet article, qui vise à intégrer deux nouveaux arti- cles dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, ne répond pas aux différentes objections qu'avait soulevées le Conseil d'État dans son avis préalable.

Tout d'abord, l'article 67bis proposé a pour but de substituer à la présomption d'innocence bien connue de notre droit une présomption de culpabilité à charge de la personne physique titulaire de la plaque d'immatriculation, lorsque le conducteur du véhicule n'a pu être identifié lors de la constatation de l'infraction, ce qui sera généralement le cas si cette présomption se fonde sur des indices fournis par des appareils fonctionnant automatiquement sans la présence d'agents qualifiés.

Or, ces appareils font foi eux-mêmes jusqu'à preuve du contraire. Il s'agit donc d'une double présomption en cascade qui viole le principe général du droit de la personnalité des peines et qui s'oppose à l'article 6, § 2, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Même si cette présomption de culpabilité peut être renversée par tout moyen de droit, il ne faut pas perdre de vue qu'il est très difficile en pratique d'apporter une preuve négative, à savoir que l'on ne conduisait pas le véhicule. De plus, dans l'état actuel du texte, il n'est pas prévu que le contrevenant puisse obtenir la photo prise par l'appareil automatique. Cette exigence est un minimum, puisqu'elle pourrait par exemple faire apparaître le visage de la personne qui conduisait le véhicule, ou du moins sa silhouette.

Le Conseil d'État souligne qu'il n'est nullement prévu que la simple communication de l'identité du conducteur au moment des faits pourrait réfuter la présomption de faute. Le Conseil d'État conclut à la nécessité de revoir cet article.

Ensuite, l'article 67ter proposé heurte également les principes de droit pénal. Le droit belge ne connaît en effet pas la responsabilité pénale des personnes mora- les. Cette irresponsabilité ressort notamment de la jurisprudence de la Cour de cassation, avec pour corollaire que, lorsqu'une personne morale commet une infraction, c'est la personne physique par laquelle elle a agi qui en est pénalement responsable.

De voorgestelde oplossing die erin bestaat dat in het geval van een rechtspersoon de bedrijfsleiding schuldig wordt verklaard en gestraft krachtens een wettelijk vermoede strafrechtelijke aansprakelijkheid, is moeilijk te verzoenen met de geest van ons strafrecht waarin de schuld hoofdzakelijk gegrond is op verwijtbaar gedrag (onzorgvuldigheid, nalatigheid of opzet) van de betrokkene.

Wat voor zin heeft het, in het geval van een rechtspersoon, dat de rechter nagaat of hij over onderscheidingsvermogen beschikte en vrij kon handelen of dat de rechter een dwaling vaststelt waarin geen sprake is van opzet of schuld?

De Raad van State wijst er trouwens op dat het mechanisme van tenlastelegging dat ingesteld wordt door het ontworpen artikel 67ter, zeer onduidelijk is en steunt op « trapsgewijze » aangiften. Zo stelt de Raad ook verschillende onduidelijkheden vast en vraagt de tekst in duidelijker bewoordingen te stellen opdat het beginsel nageleefd wordt dat wat in de wet strafbaar wordt gesteld, volkomen duidelijk dient te zijn. Zo zouden ten minste de bewoordingen « de persoon of de leden van het orgaan die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen » gewijzigd moeten worden want deze formulering is in tegenspraak met het beginsel dat rechtspersonen strafrechtelijk niet aansprakelijk zijn aangezien niets een rechtspersoon verhindert een andere rechtspersoon te besturen en in rechte te vertegenwoordigen. Bovendien zouden de verplichtingen die in het laatste lid van het voorgestelde artikel 67ter bedoeld worden, duidelijk omschreven moeten worden.

Een indiener van het amendement verklaart dat het artikel 10 voorbijgaat aan de opmerkingen van de Raad van State.

Ook de heer Happart en mevrouw Lizin dienen een amendement (nr. 40) in dat strekt tot de schrapping van dit artikel, overwegende dat bijkomend onderzoek nodig is vooraleer nieuwe maatregelen worden genomen.

De staatssecretaris schetst het belang van artikel 10. Dit artikel biedt een wettelijke basis aan het vermoeden van schuld dat wordt gehanteerd in geval van een overtreding op de Wegverkeerswet en zijn uitvoeringsbesluiten, ongeacht het feit of de vaststelling werd verricht met een bemand dan wel een onbemand automatisch werkend toestel.

Wat het voorgestelde artikel 67bis betreft, betwist hij dat het advies van de Raad van State niet gevolgd werd. Luidens dit advies diende artikel 67bis te vermelden dat het vermoeden van schuld kan worden weerlegd met elk rechtsmiddel (Gedr. St. Kamer, 577/1, 1995-1996, blz. 17). Hieraan werd gevolg gegeven.

De opmerkingen van de Raad bij het voorgestelde artikel 67ter kunnen daarentegen niet worden bijge-

La solution préconisée consistant à faire déclarer coupables et à punir les dirigeants de la personne morale en vertu d'une responsabilité pénale légalement présumée, est difficilement compatible avec l'esprit de notre système pénal, qui fonde essentiellement la culpabilité sur un exercice répréhensible des facultés d'attention, de prévoyance ou de volonté du sujet.

Que signifierait, dans le chef d'une personne morale, la vérification par le juge de sa capacité de discerner et d'agir librement ou le relevé d'une erreur exclusive du dol ou de la faute ?

Le Conseil d'État souligne d'ailleurs que le mécanisme d'imputabilité mis en place par l'article 67ter en projet est très imprécis et repose sur des dénonciations « en cascade ». Il relève ainsi différentes imprécisions et demande de reformuler le texte de manière précise afin de respecter le principe selon lequel les incriminations légales doivent être parfaitement claires. Ainsi, à tout le moins, il y aurait lieu de modifier l'expression « la personne ou les membres de l'organe qui représentent la personne morale en droit » qui se heurte au problème de l'immunité pénale des personnes morales, puisque rien n'empêche une personne morale d'administrer une autre personne morale et de la représenter en droit. En outre, il faudrait préciser les obligations que l'on vise dans le dernier alinéa de l'article 67ter proposé.

Un des auteurs de l'amendement déclare que l'article 10 du projet ne tient pas compte des observations formulées par le Conseil d'État.

M. Happart et Mme Lizin déposent également un amendement (n° 40), visant à supprimer cet article, en considérant qu'il faut procéder à un examen complémentaire avant de prendre de nouvelles mesures.

Le secrétaire d'État souligne l'importance de l'article 10, qui fournit une base légale à la présomption de culpabilité que l'on invoque en cas d'infraction à la loi relative à la circulation routière et à ses arrêtés d'exécution, peu importe que la constatation ait été faite au moyen d'un appareil fonctionnant automatiquement en présence ou en l'absence d'un agent qualifié.

En ce qui concerne l'article 67bis proposé, il dément que l'on n'ait pas suivi l'avis du Conseil d'État. Aux termes de celui-ci, l'article 67bis devait mentionner que la présomption de faute pouvait être réfutée par tout moyen de droit (doc. Chambre, 577/1 — 1995/1996, p. 17). L'on a tenu compte de cette observation.

L'on ne peut toutefois se rallier aux observations formulées par le Conseil d'État à l'article 67ter

treden. De Raad is van oordeel dat het mechanisme van tenlastelegging, ingesteld door artikel 61ter, onduidelijk is, doordat de begrippen «de persoon die het voertuig onder zich heeft» en «de houder van het voertuig» niet klaar gedefinieerd zijn. Het betreft evenwel begrippen die uit bestaande wetteksten werden overgenomen.

Voorts meent de Raad dat onvoldoende gepreciseerd wordt welke verplichtingen rusten op de personen «die ertoe gehouden zijn de nodige maatregelen te nemen om aan deze verplichting te voldoen». Toch blijkt duidelijk uit de tekst van artikel 67ter dat aan de betrokken natuurlijke personen twee verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de feiten meedelen of de identiteit van de persoon die het voertuig onder zich heeft en zij moeten de nodige maatregelen nemen om aan deze verplichting te voldoen.

Een lid vreest dat de verkeersovertredingen, begaan met een motorvoertuig ingeschreven op naam van een rechtspersoon, door die rechtspersoon steeds aan een willekeurige werknemer kunnen worden toegeschreven.

Bovendien wordt via dit artikel de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de rechtspersoon in ons rechtstelsel ingevoerd, een debat dat de Wegverkeerswet ruim overstijgt en nog lang niet beslecht is.

Een ander lid vraagt naar de geldende bewijsregeling bij overtredingen die worden vastgesteld met een bemand toestel. Voorziet de wet daarvoor nu reeds in een vermoeden van schuld van de titularis van de nummerplaat van het voertuig?

De staatssecretaris antwoordt dat artikel 10 de wettelijke bevestiging is van een praktijk die gedurende tientallen jaren in voege was. Sinds het ontstaan van de bemande radarcontrole wordt het procesverbaal toegezonden aan de titularis van de nummerplaat van het voertuig, die de feiten met alle middelen van recht kan betwisten voor de politierechtbank.

Een recente cassatierechtspraak heeft die regeling evenwel op de helling gezet. Het Hof van Cassatie heeft de bewijslast terug bij de politie en het parket gelegd, die bijgevolg de identiteit van de bestuurder moeten bewijzen.

De toestellen registreren alleen de nummerplaat van het voertuig, niet de bestuurder. Aan de hand van die foto's kan men onmogelijk de identiteit van de bestuurder bewijzen.

Artikel 10 herstelt dus enkel de oude praktijk en biedt er voortaan een wettelijke basis aan. Als dit ar-

proposé. Le Conseil d'État estime que le mécanisme d'imputabilité, mis en place par l'article 67ter, est imprécis, parce qu'il ne définit pas clairement les notions «la personne qui détient le véhicule» et «détentrices du véhicule» Or, ce sont là des notions qui sont issues de textes de loi existants.

Le Conseil d'État estime ensuite qu'il est insuffisamment précisé quelles sont les obligations incombant aux personnes qui «sont tenues de prendre des mesures nécessaires en vue d'assurer le respect de cette obligation». Il ressort pourtant clairement du texte de l'article 67ter que les personnes physiques concernées doivent remplir deux obligations: elles doivent communiquer l'identité du conducteur au moment des faits ou l'identité de la personne responsable du véhicule, et elles doivent prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer le respect de cette obligation.

Un membre craint qu'une personne morale ne puisse toujours imputer à un travailleur quelconque les infractions au Code de la route commises au moyen d'un véhicule à moteur immatriculé à son nom à elle.

En outre, par le biais de cet article, l'on introduit dans notre système juridique la responsabilité pénale de la personne morale, ce qui forme le thème d'un débat dépassant largement la loi relative à la circulation routière, débat qui est encore loin d'être clos.

Un autre membre demande quelle est la réglementation en vigueur en matière de preuve dans le cas d'infractions constatées au moyen d'un appareil fonctionnant en présence d'un agent qualifié. La loi prévoit-elle déjà une présomption de culpabilité pour le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule?

Le secrétaire d'État répond que l'article 10 constitue la confirmation légale d'une pratique qui existe depuis des dizaines d'années. Depuis l'instauration du contrôle par radar fonctionnant en présence d'un agent qualifié, le procès-verbal est envoyé au titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule, lequel peut contester les faits devant le tribunal de police par tous les moyens de droit.

Cette réglementation vient toutefois d'être remise en question à la suite d'un arrêt récent de la Cour de cassation. Celle-ci a fait retomber le fardeau de la preuve sur la police et le parquet, lesquels doivent dès lors prouver l'identité du conducteur.

Cependant, les appareils ne photographient que la plaque minéralogique du véhicule. Ils ne photographient pas son conducteur. Il est impossible d'établir l'identité du conducteur à l'aide des photos en question.

L'article 10 ne fait donc que rétablir la pratique ancienne et lui donner une base légale. Si cet article est

tikel wordt verworpen, wordt iedere snelheidscontrole met behulp van automatisch werkende toestellen onmogelijk.

Een lid repliceert dat het ook voor de titularis van de nummerplaat bijzonder moeilijk is te bewijzen dat hij niet de bestuurder was op het ogenblik van de overtreding.

Een lid vraagt wat er vandaag gebeurt indien de titularis van de nummerplaat ontkent dat hij de bestuurder was op het ogenblik van de overtreding.

De staatssecretaris antwoordt dat er nu straffeloosheid heerst voor de titularis die ontkent dat hij de bestuurder was, ook al brengt hij daarvoor geen overtuigingsstukken bij. Het belang van artikel 10 ligt dan ook voor de hand.

De samengevoegde artikelen 28 en 40 worden aangenomen met 7 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Vermits artikel 10 daardoor geschrapt is, vervallen het amendement nr. 8 van de heer Verreycken en het amendement nr. 52 van de heer Hatry.

Artikel 11

De heer Verreycken dient een amendement (nr. 9), in, dat de volgende tekstwijziging voorstelt:

« *In de Nederlandse tekst, in fine van de inleidende zin, de woorden « luidend als volgt » vervangen door het woord « luidende. »*

Verantwoording

Voorstel tot verbetering van de Nederlandse tekst van het ontwerp.

Dit voorstel wordt aanvaard als een loutere tekstwijziging.

STEMMING OVER HET GEHEEL

Het geheel van het geamendeerde wetsontwerp wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

De Rapporteur,
Jean-Marie HAPPART.

De Voorzitter,
Paul HATRY.

Ter vervanging van blz. 42 van het eerder rondgedeelde Gedr. St. 1-362/7.

rejeté, tout contrôle de la vitesse à l'aide de l'appareil fonctionnant automatiquement deviendra impossible.

Un membre réplique qu'il est extrêmement difficile pour le titulaire d'une plaque minéralogique de prouver que ce n'était pas lui qui conduisait au moment de l'infraction.

Un membre demande ce qui se passe aujourd'hui lorsque le titulaire d'une plaque minéralogique affirme que ce n'était pas lui qui conduisait au moment de l'infraction.

Le secrétaire d'État répond qu'à l'heure actuelle, le titulaire qui nie être le conducteur de la voiture reste impuni, même s'il ne prouve pas ses dires. L'importance de l'article 10 est donc évidente.

Les articles 28 et 40 joints sont adoptés par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

L'article 10 étant donc supprimé, l'amendement n° 8 de M. Verreycken et l'amendement n° 52 de M. Hatry n'ont plus raison d'être.

Article 11

M. Verreycken dépose un amendement (n° 9), qui est rédigé comme suit:

« *Dans le texte néerlandais, remplacer, à la fin de la phrase introductive, les mots « luidend als volgt » par le mot « luidende. »*

Justification

Par les présents amendements, nous proposons de corriger le texte néerlandais du projet.

Cet amendement est adopté en tant que simple modification de texte.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble du projet ainsi amendé a été rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Le Rapporteur,
Jean-Marie HAPPART.

Le Président,
Paul HATRY.

En remplacement de la page 42 du doc. 1-362/7 distribué précédemment.

|

|

**Tekst aangenomen door de Kamer
van volksvertegenwoordigers
en overgezonden aan de Senaat**

**Wetsontwerp betreffende de erkenningen het gebruik
van bemande en onbemande automatisch wer-
kende toestellen in het wegverkeer**

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de
technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te
land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheids-
toebehoren moeten voldoen, gewijzigd door de
wetten van 18 juli 1990 en 5 april 1995, wordt aange-
vuld met een § 6, luidend als volgt:

«§ 6. Onverminderd de bepalingen van de wet van
30 juli 1979 op de radiobeachting zijn verboden:
de vervaardiging, de invoer, het bezit, het te koop
aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van elke
uitrusting of elk ander middel dat tot doel heeft de
vaststelling van overtredingen op de wet betreffende
de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op
16 maart 1968 en van de reglementen betreffende de
politie op het wegverkeer, te verhinderen of te be-
moedilijken, of die automatisch werkende toestellen
op te sporen. Publiciteit voor deze uitrustingen,
alsook het aanbieden van hulp of het verstrekken van
advies om deze te monteren, zijn eveneens verboden»;

Art. 3

Artikel 4 van dezelfde wet wordt aangevuld met
een § 6, luidend als volgt:

«§ 6. In geval van vaststelling van inbreuk op ar-
tikel 1, § 6, worden de bedoelde uitrustingen in beslag
genomen, zelfs indien ze niet aan de overtreder toebe-
horen. Bedoelde uitrustingen worden verbeurdver-
klaard en vernietigd».

Art. 4

Titel IV, hoofdstuk II van de wet betreffende de
politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16
maart 1968, wordt aangevuld met een artikel 29bis,
luidend als volgt:

**Geamendeerde en verbeterde tekst,
verworpen door de commissie voor de Financiën
en voor de Economische Aangelegenden**

**Wetsontwerp betreffende de erkenningen het gebruik
van bemande en onbemande automatisch wer-
kende toestellen in het wegverkeer**

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de
technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te
land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheids-
toebehoren moeten voldoen, gewijzigd door de
wetten van 18 juli 1990 en 5 april 1995, wordt aange-
vuld met een § 6, luidende:

«§ 6. Onverminderd de bepalingen van de wet van
30 juli 1979 op de radiobeachting zijn verboden:
de vervaardiging, de invoer, het bezit, het te koop
aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van elke
uitrusting of elk ander middel dat tot doel heeft de
vaststelling van overtredingen van de wet betreffende
de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op
16 maart 1968 en van de reglementen betreffende de
politie op het wegverkeer, te verhinderen of te be-
moedilijken, of de toestellen bedoeld in artikel 62 van
dezelfde wet op te sporen. Reclame voor deze uirus-
tingen, alsook het aanbieden van hulp of het ver-
strekken van advies om deze te monteren, zijn even-
eens verboden».

Art. 3

Artikel 4 van dezelfde wet, ingevoegd door de wet
van 5 april 1995, wordt aangevuld met een § 6,
luidende:

«§ 6. Bij vaststelling van overtreding van artikel 1,
§ 6, worden de bedoelde uitrustingen in beslag geno-
men, zelfs indien ze niet aan de overtreder toebeho-
ren. Bedoelde uitrustingen worden verbeurdver-
klaard en vernietigd».

**Texte adopté par la Chambre
des représentants
et transmis au Sénat**

**Projet de loi relatif à l'agrément et à l'utilisation dans
la circulation routière d'appareils fonctionnant
automatiquement en présence ou en l'absence d'un
agent qualifié**

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 relative aux
conditions techniques auxquelles doivent répondre
tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi
que les accessoires de sécurité, modifié par les lois du
18 juillet 1990 et du 5 avril 1995, est complété par un
§ 6, libellé comme suit:

«§ 6. Sans préjudice des dispositions de la loi du
30 juillet 1979 relative aux radiocommunications,
sont interdites, la fabrication, l'importation, la déten-
tion, la mise en vente, la vente et la distribution à titre
gratuit de tout équipement ou de tout autre moyen
destiné à empêcher ou à entraver la constatation des
infractions à la loi relative à la police de la circulation
routière, coordonnée le 16 mars 1968, et aux règle-
ments relatifs à la police de la circulation routière, ou
destiné à détecter ces appareils fonctionnant automa-
tiquement. Il est également interdit de faire de la
publicité pour ces équipements, ainsi que d'offrir ses
services ou de donner des conseils en vue de leur
montage.»

Art. 3

L'article 4 de la même loi est complété par un § 6,
libellé comme suit:

Art. 4

Le titre IV, chapitre II, de la loi relative à la police
de la circulation routière, coordonnée le 16 mars
1968, est complété par un article 29bis, libellé comme
suit:

**Texte amendé et corrigé,
rejeté par la commission des Finances
et des Affaires économiques**

**Projet de loi relatif à l'agrément et à l'utilisation dans
la circulation routière d'appareils fonctionnant
automatiquement en présence ou en l'absence d'un
agent qualifié**

Article premier

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

Art. 2

L'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 relative aux
conditions techniques auxquelles doivent répondre
tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi
que les accessoires de sécurité, modifié par les lois du
18 juillet 1990 et du 5 avril 1995, est complété par un
§ 6, libellé comme suit:

«§ 6. Sans préjudice des dispositions de la loi du
30 juillet 1979 relative aux radiocommunications,
sont interdites, la fabrication, l'importation, la déten-
tion, la mise en vente, la vente et la distribution à titre
gratuit de tout équipement ou de tout autre moyen
destiné à empêcher ou à entraver la constatation des
infractions à la loi relative à la police de la circulation
routière, coordonnée le 16 mars 1968, et aux règle-
ments relatifs à la police de la circulation routière, ou
destiné à détecter les appareils visés à l'article 62 de la
même loi. Il est également interdit de faire de la publi-
cité pour ces équipements, ainsi que d'offrir ses servi-
ces ou de donner des conseils en vue de leur
montage.»

Art. 3

L'article 4 de la même loi, inséré par la loi du 5 avril
1995, est complété par un § 6, libellé comme suit:

**Tekst aangenomen door de Kamer
van volksvertegenwoordigers
en overgezonden aan de Senaat**

«Art. 29bis. — Met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maanden en met een boete van 100 frank tot 1 000 frank, of met één van deze straffen alleen wordt gestraft hij die een overtreding begaan heeft op de bepaling van artikel 62bis. Deze straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen de drie jaar.

De uitrusting of elk ander middel bedoeld in dit artikel wordt onmiddellijk in beslag genomen door de bevoegde personen, verbeurd verklaard en vernietigd, zelfs indien zij niet aan de overtreder behoren.»

Art. 5

Titel IV, hoofdstuk II van dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 29ter, luidend als volgt:

«Art. 29ter. — Met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met een geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft, hij die de verplichtingen bedoeld in artikel 67ter niet nakomt. Deze straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen de drie jaar.»

Art. 6

In artikel 38, § 1, 1^o, van dezelfde wet worden de woorden «of 35» vervangen door de woorden «, 35 of 62bis».

Art. 7

In artikel 55 van dezelfde wet wordt een 6^o ingevoegd, luidend als volgt:

«6^o indien de bestuurder een overtreding heeft begaan op de bepaling van artikel 62bis».

Art. 8

Artikel 62, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepalingen:

«De overheidsagenten die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, stellen de overtredingen vast door processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen.

**Geamendeerde en verbeterde tekst,
verworpen door de commissie voor de Financiën
en voor de Economische Aangelegenden**

Art. 5

Titel IV, hoofdstuk II van dezelfde wet wordt aangevuld met een artikel 29ter, luidende:

«Art. 29ter. — Met [...] gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met een geldboete van 20 frank tot 200 frank of met een van die straffen alleen wordt gestraft, hij die de verplichtingen bedoeld in artikel 67ter niet nakomt. Deze straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen [...] drie jaar.»

Art. 6

In artikel 38, § 1, 1^o, van dezelfde wet, vervangen door de wet van 18 juli 1990, worden de woorden «of 35» vervangen door de woorden «, 35 of 62bis».

Art. 7

Artikel 55, eerste lid, van dezelfde wet, vervangen door de wet van 18 juli 1990, wordt aangevuld met een 6^o, luidende:

«6^o indien de bestuurder een overtreding heeft begaan [...] van artikel 62bis».

Art. 8

Artikel 62, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepalingen:

«De overheidsagenten die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, stellen de overtredingen vast door processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen.

**Texte amendé et corrigé,
rejeté par la commission des Finances
et des Affaires économiques**

**Texte adopté par la Chambre
des représentants
et transmis au Sénat**

«Art. 29bis. — Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de 100 francs à 1 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque a commis une infraction à la disposition de l'article 62bis. Ces peines sont doublées en cas de récidive dans les trois années.

Les équipements ou autres moyens visés au même article sont immédiatement saisis par les agents qualifiés, confisqués et détruits, même s'ils n'appartiennent pas au contrevenant.»

Art. 5

Le titre IV, chapitre II, de la même loi est complété par un article 29ter, libellé comme suit:

«Art. 29ter. — Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement, celui qui ne satisfait pas aux obligations visées à l'article 67ter. Ces peines sont doublées en cas de récidive dans les trois ans.»

Art. 6

À l'article 38, § 1^{er}, 1^o, de la même loi, les mots «ou 35» sont remplacés par les mots «, 35 ou 62bis».

Art. 7

Un 6^o, libellé comme suit, est inséré dans l'article 55 de la même loi:

«6^o si le conducteur a commis une infraction à la disposition de l'article 62bis».

Art. 8

L'article 62, alinéa premier, de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes:

«Les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'application de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci constatent les infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 5

Le titre IV, chapitre II, de la même loi est complété par un article 29ter, libellé comme suit:

«Art. 29ter. — Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 20 francs à 200 francs, celui qui ne satisfait pas aux obligations visées à l'article 67ter. Ces peines sont doublées en cas de récidive dans les trois ans.»

Art. 6

À l'article 38, § 1^{er}, 1^o, de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990, les mots «ou 35» sont remplacés par les mots «, 35 ou 62bis».

Art. 7

L'article 55, alinéa 1^{er}, de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990, est complété par un 6^o, libellé comme suit:

«6^o si le conducteur a commis une infraction à [...] l'article 62bis».

Art. 8

L'article 62, alinéa premier, de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes:

«Les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'application de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci constatent les infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

**Tekst aangenomen door de Kamer
van volksvertegenwoordigers
en overgezonden aan de Senaat**

De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door bemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten die worden vermeld in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Wanneer een overtreding werd vastgesteld door onbemande automatisch werkende toestellen, wordt er melding van gemaakt in het proces-verbaal.

De automatisch werkende toestellen, gebruikt om toezicht te houden op de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, moeten goedgekeurd of gehomologeerd worden, op kosten van de fabrikanten, invoerders of verdelers die de goedkeuring of homologatie aanvragen, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, waarin bovendien bijzondere gebruiksmodaliteiten van deze toestellen kunnen worden vastgesteld.

De Koning kan, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de bijzondere voorwaarden voor het gebruik, de raadpleging en de bewaring van de gegevens die door deze toestellen worden opgeleverd, vaststellen. Wanneer de Commissie geen advies heeft uitgebracht binnen de haar wettelijk voorgeschreven termijnen, wordt zij geacht akkoord te gaan.

Onverminderd de bepalingen van artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering, mogen de toestellen en de inlichtingen die deze toestellen verstrekken, slechts worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden in verband met de bestraffing van de overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, begaan op de openbare weg, alsook met het oog op de regeling van het wegverkeer.

**Geamendeerde en verbeterde tekst,
verworpen door de commissie voor de Financiën
en voor de Economische Aangelegenden**

De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door bemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten.

De vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, hebben bewijskracht zolang het tegendeel niet is bewezen, wanneer het gaat om overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten [...] vermeld in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Wanneer een overtreding werd vastgesteld door onbemande automatisch werkende toestellen, wordt er melding van gemaakt in het proces-verbaal.

De automatisch werkende toestellen, gebruikt om toezicht te houden op de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, moeten goedgekeurd of gehomologeerd worden, op kosten van de fabrikanten, invoerders of verdelers die de goedkeuring of homologatie aanvragen, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, waarin bovendien bijzondere gebruiksmodaliteiten van deze toestellen kunnen worden vastgesteld.

De Koning kan, na advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de bijzondere voorwaarden voor het gebruik, de raadpleging en de bewaring van de gegevens die door deze toestellen worden opgeleverd, vaststellen. Wanneer de Commissie geen advies heeft uitgebracht binnen de haar wettelijk voorgeschreven termijnen, wordt zij geacht akkoord te gaan.

[...] De toestellen en de inlichtingen die deze toestellen verstrekken, mogen slechts worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden in verband met de bestraffing van de overtredingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, begaan op de openbare weg, alsook met het oog op de regeling van het wegverkeer.

**Texte amendé et corrigé,
rejeté par la commission des Finances
et des Affaires économiques**

Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, le procès-verbal en fait mention.

Les appareils fonctionnant automatiquement, utilisés pour surveiller l'application de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, doivent être agréés ou homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'agrément ou l'homologation, conformément aux dispositions désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, dans lequel peuvent en outre être fixées des modalités particulières d'utilisation de ces appareils.

Le Roi peut, après avis de la Commission de la protection de la vie privée, fixer les modalités particulières d'utilisation, de consultation et de conservation des données fournies par ces appareils. Lorsque la Commission n'a pas donné d'avis dans les délais qui lui sont légalement impartis, elle est supposée avoir donné son accord.

[...] Les appareils et les informations qu'ils fournissent ne peuvent être utilisés qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, commises sur la voie publique, ainsi qu'en vue de la régulation de la circulation routière.

**Texte adopté par la Chambre
des représentants
et transmis au Sénat**

Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, le procès-verbal en fait mention.

Les appareils fonctionnant automatiquement, utilisés pour surveiller l'application de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, doivent être agréés ou homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'agrément ou l'homologation, conformément aux dispositions désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, dans lequel peuvent en outre être fixées des modalités particulières d'utilisation de ces appareils.

Le Roi peut, après avis de la Commission de la protection de la vie privée, fixer les modalités particulières d'utilisation, de consultation et de conservation des données fournies par ces appareils. Lorsque la Commission n'a pas donné d'avis dans les délais qui lui sont légalement impartis, elle est supposée avoir donné son accord.

Sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'Instruction criminelle, les appareils et les informations qu'ils fournissent ne peuvent être utilisés qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, commises sur la voie publique, ainsi qu'en vue de la régulation de la circulation routière.

**Tekst aangenomen door de Kamer
van volksvertegenwoordigers
en overgezonden aan de Senaat**

Wanneer de toestellen bestemd zijn om te worden gebruikt als vaste uitrusting op de openbare weg, in afwezigheid van een bevoegd persoon, worden de plaatsing en de gebruiksomstandigheden bepaald tijdens overleg, georganiseerd door de bevoegde gerechtelijke, politionele en administratieve overheden, waaronder de wegbeheerders. De Koning bepaalt de bijzondere modaliteiten van dit overleg. De plaatsing op de openbare weg van vaste uitrustingen voor onbemand automatisch werkende toestellen, gebeurt met akkoord van de wegbeheerder.»

Art. 9

In hoofdstuk I van titel V van dezelfde wet wordt een afdeling *1bis* ingevoegd, luidend als volgt:

«Afdeling *1bis*. — Tegenwerking van de opsporing en de vaststelling van overtredingen.

Art. *62bis*. — Onverminderd de bepalingen van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiobERICHTGEVING is het verboden elke uitrusting die of elk ander middel dat de vaststelling van overtredingen op deze wet en op de reglementen betreffende de politie over het wegverkeer, bemoeilijkt of verhindert of automatisch werkende toestellen bedoeld in artikel 62 opspoort, bij zich te hebben.»

Art. 10

In titel V van dezelfde wet wordt een hoofdstuk *IVbis* ingevoegd, luidend als volgt:

«Hoofdstuk *IVbis*. — Identificatie van de overtreder.

Art. *67bis*. — Wanneer een overtreding op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten is begaan met een motorvoertuig, ingeschreven op naam van een natuurlijke persoon, en de bestuurder bij de vaststelling van de overtreding niet geïdentificeerd werd, wordt vermoed dat deze is begaan door de titularis van de nummerplaat van het voertuig. Het vermoeden van schuld kan omgekeerd worden door elk wettelijk middel.

**Geamendeerde en verbeterde tekst,
verworpen door de commissie voor de Financiën
en voor de Economische Aangelegenden**

Wanneer de toestellen bestemd zijn om te worden gebruikt als vaste uitrusting op de openbare weg, in afwezigheid van een bevoegd persoon, worden de plaatsing en de gebruiksomstandigheden bepaald tijdens overleg, georganiseerd door de bevoegde gerechtelijke, politionele en administratieve overheden, waaronder de wegbeheerders. De Koning bepaalt de bijzondere modaliteiten van dit overleg. De plaatsing op de openbare weg van vaste uitrustingen voor onbemand automatisch werkende toestellen, wordt uitgevoerd met instemming van de wegbeheerder.

Wanneer de overtreder erom verzoekt, moet de foto die door het automatisch toestel is genomen, hem worden bezorgd. De Koning stelt nadere regels voor de toepassing van deze bepaling.»

Art. 9

In hoofdstuk I van titel V van dezelfde wet wordt een afdeling *1bis* ingevoegd onder het opschrift: «Afdeling *1bis*. — Tegenwerking van de opsporing en van de vaststelling van overtredingen», dat een artikel *62bis* bevat, luidende:

Art. *62bis*. — Onverminderd de bepalingen van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiobERICHTGEVING is het verboden bij zich te hebben elke uitrusting die of elk ander middel dat de vaststelling van overtredingen van deze wet en van de reglementen betreffende de politie over het wegverkeer, bemoeilijkt of verhindert of automatisch werkende toestellen bedoeld in artikel 62 opspoort.»

**Texte adopté par la Chambre
des représentants
et transmis au Sénat**

Lorsque les appareils sont destinés à fonctionner comme équipement fixe sur la voie publique, en l'absence d'agent qualifié, leur emplacement et les circonstances de leur utilisation sont déterminés lors de concertations organisées par les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes, dont les gestionnaires de la voirie. Le Roi détermine les modalités particulières de cette concertation. L'installation sur la voie publique d'équipements fixes pour des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, se fait de l'accord des gestionnaires de la voirie.»

Art. 9

Une section *1^{re}bis*, libellée comme suit, est insérée dans le chapitre I^{er} du titre V de la même loi :

«Section *1^{re}bis*. — Entrave à la recherche et à la constatation d'infractions.

Art. *62bis*. — Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications, il est interdit de se munir de tout équipement ou de tout autre moyen entravant ou empêchant la constatation d'infractions à la présente loi et aux règlements sur la police de la circulation routière ou détectant les appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62.»

Art. 10

Un chapitre *IVbis*, libellé comme suit, est inséré dans le titre V de la même loi :

«Chapitre *IVbis*. — Identification du contrevenant.

Art. *67bis*. — Lorsqu'une infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne physique et que le conducteur n'a pas été identifié au moment de la constatation de l'infraction, cette infraction est censée avoir été commise par le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule. La présomption de culpabilité peut être renversée par tout moyen de droit.

**Texte amendé et corrigé,
rejeté par la commission des Finances
et des Affaires économiques**

Lorsque les appareils sont destinés à fonctionner comme équipement fixe sur la voie publique, en l'absence d'agent qualifié, leur emplacement et les circonstances de leur utilisation sont déterminés lors de concertations organisées par les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes, dont les gestionnaires de la voirie. Le Roi détermine les modalités particulières de cette concertation. L'installation sur la voie publique d'équipements fixes pour des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, se fait de l'accord des gestionnaires de la voirie.»

Lorsque le contrevenant en fait la demande, la photo prise par l'appareil automatique lui est adressée. Le Roi fixe les modalités d'application de cette disposition.

Art. 9

Il est inséré dans le chapitre I^{er} du titre V de la même loi, une section *1^{re}bis* intitulée Section *1^{re}bis* «Entrave à la recherche et à la constatation d'infraction», et comprenant un article *62bis* libellé comme suit :

Art. *62bis*. — Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications, il est interdit de se munir de tout équipement ou de tout autre moyen entravant ou empêchant la constatation d'infractions à la présente loi et aux règlements sur la police de la circulation routière ou détectant les appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62.»

**Tekst aangenomen door de Kamer
van volksvertegenwoordigers
en overgezonden aan de Senaat**

Art. 67ter. — Wanneer een overtreding op deze wet en haar uitvoeringsbesluiten is begaan met een motorvoertuig, ingeschreven op naam van een rechtspersoon, zijn de persoon of zijn de leden van het orgaan die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen ertoe gehouden de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de feiten mee te delen of, indien zij die niet kennen, de identiteit van de persoon die het voertuig onder zich heeft.

De mededeling moet gebeuren binnen een termijn van 15 dagen te rekenen vanaf de datum waarop de vraag om inlichtingen gevoegd bij het afschrift van het proces-verbaal werd verstuurd.

Indien de persoon die het voertuig onder zich heeft niet de bestuurder was op het ogenblik van de feiten moet hij eveneens op de wijze hierboven vermeld, de identiteit van de bestuurder meedelen.

De persoon of de leden van het orgaan die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen als titularis van de nummerplaat of als houder van het voertuig, zijn ertoe gehouden de nodige maatregelen te nemen om aan deze verplichting te voldoen.»

Art. 11

Dezelfde wet wordt aangevuld met een titel VII, luidend als volgt:

«TITEL VII

Overgangsbepaling

Art. 70. — Tot de goedkeuring of homologatie bedoeld in artikel 62, lid 4 van deze wet, behouden de materiële bewijsmiddelen opgeleverd door bemande automatisch werkende toestellen die niet goedgekeurd of gehomologeerd zijn, hun waarde van eenvoudige inlichting in het kader van de vaststelling van de overtredingen door processen-verbaal zoals bedoeld in artikel 62, lid 1 van deze wet.»

**Geamendeerde en verbeterde tekst,
verworpen door de commissie voor de Financiën
en voor de Economische Aangelegenden**

Dezelfde wet wordt aangevuld met een titel VII, luidende:

«TITEL VII

Overgangsbepaling

Art. 70. — Tot de goedkeuring of homologatie bedoeld in artikel 62, lid 4 van deze wet, behouden de materiële bewijsmiddelen opgeleverd door bemande automatisch werkende toestellen die niet goedgekeurd of gehomologeerd zijn, hun waarde van eenvoudige inlichting in het kader van de vaststelling van de overtredingen door processen-verbaal zoals bedoeld in artikel 62, lid 1 van deze wet.»

**Texte adopté par la Chambre
des représentants
et transmis au Sénat**

Art. 67ter. — Lorsqu'une infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne morale, la personne ou les membres de l'organe qui représentent la personne morale en droit sont tenus de communiquer l'identité du conducteur au moment des faits ou, s'ils ne la connaissent pas, de communiquer l'identité de la personne responsable du véhicule.

Cette communication doit avoir lieu dans les quinze jours de l'envoi de la demande de renseignements jointe au procès-verbal.

Si la personne responsable du véhicule n'était pas le conducteur au moment des faits, elle est également tenue de communiquer l'identité du conducteur selon les modalités définies ci-dessus.

La personne ou les membres de l'organe qui représentent la personne morale en droit en tant que titulaire de la plaque d'immatriculation ou en tant que détenteur du véhicule sont tenus de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer le respect de cette obligation.»

Art. 11

La même loi est complétée par un titre VII, libellé comme suit:

«TITRE VII

Disposition transitoire

Art. 70. — Jusqu'à l'agrément ou l'homologation prévu à l'article 62, alinéa 4, de la présente loi, les preuves matérielles fournies par les appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié sans être agréés ou homologués gardent leur valeur de simple renseignement dans le cadre des constatations des infractions par procès-verbaux, comme prévu à l'article 62, alinéa 1^{er}, de la présente loi.»

**Texte amendé et corrigé,
rejeté par la commission des Finances
et des Affaires économiques**

La même loi est complétée par un titre VII, libellé comme suit:

«TITRE VII

Disposition transitoire

Art. 70. — Jusqu'à l'agrément ou l'homologation prévu à l'article 62, alinéa 4, de la présente loi, les preuves matérielles fournies par les appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié sans être agréés ou homologués gardent leur valeur de simple renseignement dans le cadre des constatations des infractions par procès-verbaux, comme prévu à l'article 62, alinéa 1^{er}, de la présente loi.»