



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

SÉANCE PLÉNIÈRE

PLENUMVERGADERING

jeudi

donderdag

30-06-2005

30-06-2005

Soir

Avond

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>
<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Excusés	1
PROJETS ET PROPOSITIONS	1
Projet de loi modifiant la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (1428/1-15)	1
- Proposition de loi modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (154/1-2)	1
- Proposition de loi relative au règlement administratif de certaines infractions à la législation sur la circulation routière (746/1-2)	1
- Proposition de loi visant à modifier les articles 65bis et 65ter des lois relatives à la police de la circulation routière coordonnées le 16 mars 1968 (1111/1-2)	1
<i>Discussion générale</i>	2
<i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans , rapporteur, Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Paul Tant , David Lavaux , Annick Saudoyer , Philippe Monfils , Dylan Casaer , Guido De Padt , Francis Van den Eynde , François Bellot	
<i>Discussion des articles</i>	52
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh , Francis Van den Eynde	
Prise en considération de propositions	54
VOTES NOMINATIFS	55
Motions déposées en conclusion de l'interpellation de Mme Liesbeth Van der Auwera sur "les arriérés de 1988 concernant l'enseignement" (n° 609)	55
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens , Benoît Drèze , Patrick De Groote , Paul Tant	
Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Francis Van den Eynde sur "l'existence de bandes de voyous bruxellois qui jouissent d'une telle impunité qu'elles font étalage de leurs méfaits sur un weblog" (n° 616)	56
<i>Orateur:</i> Hans Bonte	
Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Luc Sevenhans sur "la vente de la maison de repos de l'INIG à Uccle" (n° 608)	57
Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Pieter De Crem sur "l'indemnité de licenciement due à l'ancien administrateur général de l'INIG" (n° 617)	57
Motions déposées en conclusion des	58

INHOUD

Berichten van verhindering	1
ONTWERPEN EN VOORSTELLEN	1
Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid (1428/1-15)	1
- Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertreden een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (154/1-2)	1
- Wetsvoorstel betreffende de administratiefrechtelijke afhandeling van bepaalde inbreuken op de wetgeving inzake het wegverkeer (746/1-2)	2
- Wetsvoorstel tot wijziging van de artikelen 65bis en 65ter van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (1111/1-2)	2
<i>Algemene bespreking</i>	2
<i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans , rapporteur, Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Paul Tant , David Lavaux , Annick Saudoyer , Philippe Monfils , Dylan Casaer , Guido De Padt , Francis Van den Eynde , François Bellot	
<i>Bespreking van de artikelen</i>	52
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh , Francis Van den Eynde	
Inoverwegingneming van voorstellen	54
NAAMSTEMMINGEN	55
Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van mevrouw Liesbeth Van der Auwera over "de achterstallen van 1988 inzake onderwijs" (nr. 609)	55
<i>Sprekers:</i> Joseph Arens , Benoît Drèze , Patrick De Groote , Paul Tant	
Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde over "het bestaan van bendes van Brusselse boefjes die dermate ongemoeid gelaten worden dat zij hun wandaden op een weblog tentoonspreiden" (nr. 616)	56
<i>Spreker:</i> Hans Bonte	
Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Luc Sevenhans over "de verkoop van de home van het NIOOO te Ukkel" (nr. 608)	57
Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Pieter De Crem over "de ontslagvergoeding voor de oud administrateur-generaal van het NIOOO" (nr. 617)	57
Moties ingediend tot besluit van de interpellaties	58

interpellations de:

- M. Luc Sevenhans sur "le programme "MLU Houwitsers 155 mm M109"" (n° 623) 58
- M. Theo Kelchtermans sur "la modernisation et la vente des obusiers" (n° 627) 58

Projet de loi visant à transposer certaines dispositions de la directive services financiers à distance et de la directive vie privée et communications électroniques (1776/5) 59

Proposition de résolution relative au respect du droit international par Israël et l'Autorité palestinienne et visant à encourager les deux parties dans leurs efforts de paix (nouvel intitulé) (1517/7) 59

Proposition de résolution relative au soutien belge à la période de transition et à l'organisation d'élections libres, démocratiques et transparentes au Congo (1840/3) 59

Amendements et articles réservés du projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (nouvel intitulé) (1428/1-15) 60

Orateur: Philippe Monfils

Ensemble du projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (nouvel intitulé) (1428/11 + 15) 61

Adoption de l'agenda 61

ANNEXE 63

DÉTAIL DES VOTES NOMINATIFS 63

CHAMBRE 69

PROPOSITIONS 69

PRISE EN CONSIDERATION 69

van:

- de heer Luc Sevenhans over "het programma "MLU Houwitsers 155 mm M109"" (nr. 623) 58

- de heer Theo Kelchtermans over "de modernisering en het verkopen van de houwitsers" (nr. 627) 58

Wetsontwerp tot omzetting van verschillende bepalingen van de richtlijn financiële diensten op afstand en van de richtlijn privacy en elektronische communicatie (1776/5) 59

Voorstel van resolutie betreffende de inachtneming van het internationaal recht door Israël en de Palestijnse Autoriteit en ertoe strekkend de beide partijen te steunen in hun vredesinspanningen (nieuw opschrift) (1517/7) 59

Voorstel van resolutie betreffende de Belgische ondersteuning van de transitieperiode en de organisatie van vrije, democratische en transparante verkiezingen in Congo (1840/3) 60

Aangehouden amendementen en artikelen van het wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (nieuw opschrift) (1428/1-15) 60

Spreker: Philippe Monfils

Geheel van het wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (nieuw opschrift) (1428/11 + 15) 61

Goedkeuring van de agenda 62

BIJLAGE 63

DETAIL VAN DE NAAMSTEMMINGEN 63

KAMER 69

VOORSTELLEN 69

INOVERWEGINGNEMING 69

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

JEUDI 30 JUIN 2005

Soir

PLENUMVERGADERING

van

DONDERDAG 30 JUNI 2005

Avond

La séance est ouverte à 18.35 heures par M. Jean-Marc Delizée, premier vice-président.
De vergadering wordt geopend om 18.35 uur door de heer Jean-Marc Delizée, eerste ondervoorzitter.

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance:
Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering:
Renaat Landuyt.

Le **président**: La séance est ouverte.
De vergadering is geopend.

Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.
Een reeks mededelingen en besluiten moet ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Excusés**Berichten van verhindering**

Alexandra Colen, Alisson De Clercq, Herman De Croo, Daniel Ducarme, André Frédéric, Pierre Lano, Yvan Mayeur, Frieda Van Themsche, pour raisons de santé / wegens ziekte;
Dirk Claes, Elio Di Rupo, Geert Lambert, pour devoirs de mandat / wegens ambtsplicht;
Dominique Tilmans, à l'étranger / buitenslands;
Luc Goutry, Conseil de l'Europe / Raad van Europa;
Pieter De Crem, François-Xavier de Donnea, Guy Hove, Patrick Moriau, OSCE / OVSE.

Projets et propositions**Ontwerpen en voorstellen**

01 **Projet de loi modifiant la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (1428/1-15)**

- Proposition de loi modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (154/1-2)

- Proposition de loi relative au règlement administratif de certaines infractions à la législation sur la circulation routière (746/1-2)

- Proposition de loi visant à modifier les articles 65bis et 65ter des lois relatives à la police de la circulation routière coordonnées le 16 mars 1968 (1111/1-2)

01 **Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid (1428/1-15)**

- Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (154/1-2)

- Wetsvoorstel betreffende de administratiefrechtelijke afhandeling van bepaalde inbreuken op de

wetgeving inzake het wegverkeer (746/1-2)

- Wetsvoorstel tot wijziging van de artikelen 65bis en 65ter van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (1111/1-2)

Discussion générale**Algemene bespreking**

La discussion générale est ouverte.
De algemene bespreking is geopend.

01.01 Hilde Vautmans, rapporteur: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, met mijn uiteenzetting als verslaggever wens ik enkel de grote lijnen van de bespreking nog eens in herinnering te brengen. Voor de meer gedetailleerde versie verwijs ik u graag naar het schriftelijk verslag.

De commissie heeft het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 7 februari 2003 houdende diverse bepalingen inzake verkeersveiligheid alsook de hieraan toegevoegde wetsvoorstellen besproken tijdens verschillende vergaderingen, namelijk op 23 februari, 9 maart, 20 april, 25 mei, 15 en 20 juni alsook vandaag, voorzitter, 30 juni.

Op 23 februari 2005 heeft de regering haar inleidende vergadering gehouden. Het voorwerp van het oorspronkelijke wetsontwerp betrof in eerste instantie alleen de vlottere inning van de boetes. Het zou het openbaar ministerie in geval van weigering van betaling de mogelijkheid geven uitvoerbare titel van de politierechter te verkrijgen, zonder voor dezelfde politierechter effectief hoeven te dagvaarden, zoals de klassieke procedure het voorschrijft. De commissie besliste eenparig een aantal personen te horen over de inningsmodaliteiten van de boetes. De hoorzittingen werden op 9 maart 2005 gehouden. De algemene teneur bestond erin of zo'n procedure van beschikking tot betaling nodig was. Het merendeel van de experts vond van niet. Na afloop van de hoorzitting hebben verschillende leden daarop opmerkingen gemaakt.

Op 25 mei, collega's, dienden de heren Dylan Casaer, Guido De Padt, François Bellot en Jef Van den Bergh alsook de dames Annick Saudoyer en ikzelf amendement nr. 6 in, dat door de commissie eenparig als basistekst werd aangenomen. Dit amendement vloeide voort uit een door de regering op vrijdag 13 april aangenomen voorontwerp. De minister van Mobiliteit onderstreepte dat na de hoorzittingen de regering alsook de leden van de commissie tot het besluit waren gekomen dat er geen nood was aan een nieuwe procedure zoals de beschikking tot betaling. Anderzijds blijft het streven naar het verder stroomlijnen van de wet van 7 februari 2003, de zogeheten verkeerswet, in het licht van de diverse arresten van het Arbitragehof een prioriteit. Verschillende aandachtspunten staan centraal in het amendement. Ten eerste is er de categorisering van de overtredingen op vier niveaus op basis van het risico van ongevallen. Ten tweede moet er voorzien worden in een procedure rond de intrekking van het rijbewijs en de verlenging van die intrekking. Ten derde is er een regeling rond de voogdij over de aanvullende verkeersreglementen nodig. Ten vierde is er het depenaliseren van het tijdelijk parkeren. Tot slot werd er een aantal diverse wijzigingen doorgevoerd. Het advies van de Raad van State werd op een van de laatste vergaderingen toegelicht en besproken.

01.01 Hilde Vautmans, rapporteur: Le projet de loi adaptant la loi sur la circulation routière de 2003 a été discuté en commission de l'Infrastructure les 23 février, 9 mars, 20 avril, 25 mai, 15 et 20 juin 2005, avec les propositions jointes.

Une réunion d'introduction s'est tenue le 23 février 2005. Initialement, le projet de loi traitait de l'amélioration de la perception des amendes. Le projet devait permettre au ministère public d'obtenir du juge de police un titre exécutoire sans assignation.

Le 9 mars 2005, des auditions ont révélé que cette modification était superflue aux yeux de la plupart des experts. Le 25 mai 2005, la commission unanime a adopté l'amendement n° 6 comme texte de base. Cet amendement repose sur l'avant-projet adopté par le gouvernement le 13 avril 2005. Le ministre estimait qu'une nouvelle procédure pour l'ordonnance de paiement n'était pas nécessaire mais il voulait respecter les arrêts de la Cour d'arbitrage relatifs à la loi du 7 février 2003.

L'amendement règle la catégorisation des infractions en fonction du risque d'accident qu'elles comportent. Des modifications sont par ailleurs apportées à la procédure de retrait du permis de conduire et une réglementation relative à la tutelle sur les règlements complémentaire sur la sécurité routière est en préparation. Enfin, la problématique de la dépenalisation du stationnement momentané est également traitée.

Op het amendement nr. 6, dat als basisdocument diende, werden door de verschillende commissieleden een aantal subamendementen ingediend.

Deze hier allemaal bespreken, collega's, zou ons te ver leiden. Belangrijk om te vermelden, is het feit dat een aantal amendementen van de heren Van den Bergh en Deseyn en van de heer Monfils werden verworpen omdat het de bedoeling van de minister is om over bepaalde thema's een debat ten gronde te voeren op een later tijdstip. Ik denk dan aan het vluchtmisdrijf, het mededaderschap en de verzwarende omstandigheid.

Belangrijk om hier te vermelden, collega's, is de inwerkingtreding van de wet. Wat het ontworpen artikel 32 betreft, met name de inwerkingtredebepaling, werden twee subamendementen ingediend: een eerste van de heren Van den Bergh en Deseyn dat bepaalt dat de wet in werking zou treden op een door de Koning bepaalde datum, een tweede van de heer Casaer dat daaraan toevoegde dat de Koning per artikel over de inwerkingtreding zal beslissen.

Wat de eindstemming betreft, collega's, werden een aantal amendementen aanvaard en een aantal verworpen. U vindt dat in detail in het verslag terug. Het geheel werd goedgekeurd met 9 stemmen voor, 1 stem tegen en 6 onthoudingen.

Collega's, dit betreft een summier overzicht van de werkzaamheden. Ik zou heel graag de diensten willen bedanken voor de hulp aan het goede en uitgebreide verslag. Ik denk dat het wel nuttig is dat ik even mondeling verslag uitbreng van de werkzaamheden van deze namiddag. De plenaire vergadering heeft beslist om het wetsontwerp terug te sturen naar de commissie. Wij hebben daar kennis genomen van 4 amendementen en 1 subamendement.

Een eerste amendement betreft een amendement van de regering als aanvulling op artikel 29 waarin staat dat wanneer men via een KB overtredingen indeelt in een categorie, dit KB ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan het Parlement waardoor wij, collega's, een dubbele controle zullen hebben op de indeling van de boetes in categorieën. Dit komt tegemoet aan de opmerkingen van het Arbitragehof en de Raad van State. Dit amendement werd goedgekeurd met 8 stemmen voor en 8 onthoudingen.

Een tweede amendement, collega's, was een amendement van collega De Padt, aangevuld met talrijke mede-indieners. Het betrof een wijziging inzake de verlenging van de intrekking van het rijbewijs. Hierop had de heer Monfils een subamendement ingediend. Het subamendement van de heer Monfils werd verworpen met 3 stemmen voor, 5 onthoudingen en 8 stemmen tegen. Het amendement van collega De Padt werd aanvaard met 11 stemmen voor en 2 onthoudingen.

Wij hebben dan in de commissie een procedurestemming gehad over de vraag of het nodig was om de discussie vandaag voort te zetten dan wel of we volgende week zouden terugkeren naar de commissie. Er waren 10 stemmen tegen en 5 stemmen voor het amendement van de collega's van de CD&V en het Vlaams Belang. Het gevolg was dat we hebben beslist om de werkzaamheden vandaag voort te

Les membres de la commission ont examiné l'avis du Conseil d'État. Quelques sous-amendements ont été présentés à l'amendement n° 6. Quelques amendements de MM. Van den Bergh et Deseyn ont été rejetés étant donné que le ministre veut aborder certains sujets ultérieurement. Deux sous-amendements ont été présentés à l'article 32 du projet, relatif à l'entrée en vigueur de la loi. L'amendement n° 6 a été adopté par 9 voix contre 1 et 6 abstentions.

Cet après-midi, les membres de la commission ont examiné quatre amendements et un sous-amendement. Le premier amendement complète l'article 29 et dispose que le Parlement doit également adopter l'arrêté royal qui détermine la classification des amendes. L'amendement a été adopté par 8 voix et 8 abstentions. Un amendement de M. De Padt relatif à la prolongation du retrait du permis de conduire a été adopté par 11 voix et 2 abstentions. Le sous-amendement de M. Monfils portant sur le même objet a été rejeté.

Après un vote de procédure, il a été décidé de poursuivre l'examen aujourd'hui. Deux amendements techniques de MM. Van den Bergh et Deseyn ont été adoptés à l'unanimité. L'ensemble du projet a été adopté par 8 voix et 8 abstentions.

zetten.

Een derde amendement dat vandaag besproken werd, betrof een amendement van collega's Van den Bergh en Deseyn. Het gaat om een technisch amendement nr. 71. Dit werd aanvaard met 17 stemmen voor.

Er was een vierde amendement nr. 72 van collega's Van den Bergh en Deseyn. Dit amendement werd goedgekeurd met 17 stemmen voor.

De stemming over het geheel was positief. Het geheel werd aangenomen met 8 stemmen voor en 8 onthoudingen.

De **voorzitter**: Mevrouw Vautmans, u krijgt nu het woord namens uw fractie.

01.02 Hilde Vautmans (VLD): Collega's, mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vandaag is het een goede dag voor de VLD. De verkeerswet van 2003 werd onder een slecht gesternte geboren. Hoewel men van een zeer ambitieuze en terechte doelstelling vertrok, met name het aantal verkeersdoden drastisch verlagen, is achteraf gebleken dat de wetgeving verschillende hiaten vertoonde. Dit werd pijnlijk duidelijk door de verschillende arresten die in de loop van 2004 werden geveld door het Arbitragehof.

Een reparatie van de verkeerswet was dan ook nodig. Mede daarom heeft de regering een wetsontwerp ingediend dat slechts een deelaspect zou regelen, namelijk de beschikking tot betaling. Een bijzondere procedure moest een vlottere inning van de boetes toelaten. Collega's, ik verheer u niet dat de VLD zich van bij het begin heel sceptisch heeft opgesteld ten aanzien van die procedure. De hoorzittingen die de commissie daaromtrent heeft georganiseerd hebben dat aanvoelen alleen meer versterkt en bevestigd. Er moest absoluut geen nieuw en apart systeem van boete-inning worden gecreëerd. Dat zou weinig bijdragen aan de huidige praktijk, omdat het leeuwendeel van de vastgestelde verkeersovertredingen nu reeds voldaan wordt, ofwel door een onmiddellijke inning, ofwel door een minnelijke schikking. Slechts een heel klein gedeelte zal door de politierechter beslecht moeten worden.

Niet het inningssysteem zelf diende volgens ons gewijzigd te worden. De VLD heeft wel problemen met het huidige betalingssysteem dat vrij archaisch genoemd kan worden. Bij een overtreding moeten wij nog altijd werken met de archaische boetezegels. De VLD, ikzelf en collega De Padt hebben dan ook een resolutie ingediend om te kunnen werken met modernere betalingsmiddelen. Het verheugt ons dan ook dat de regering heeft aangekondigd dat zij inderdaad hierop zal ingaan. Hopelijk kunnen de burgers weldra gewoon met een elektronische overschrijving of een bankkaart een boete betalen. Ik meen dat dit een heel belangrijke beslissing is. Ik hoop dan ook, mijnheer de minister, dat de moderne betalingswijze van de boete gelijktijdig met de nieuwe verkeerswet in werking zal treden. Dat is een groot strijdpunt van de VLD.

Collega's, uiteindelijk zullen wij hier vandaag een volledige herziening van de verkeerswet goedkeuren. De positieve elementen hierin zijn volgens ons talrijk. Een eerste voordeel is dat de verkeerswet duidelijk het kader aanreikt waarbinnen de indeling van de

01.02 Hilde Vautmans (VLD): A présent, je vais exposer la position du VLD. La loi de 2003 sur la circulation routière avait pour objectif de réduire le nombre des tués sur la route mais il s'est avéré qu'elle comportait différentes lacunes. Dans le courant de 2004, la Cour d'arbitrage a rendu plusieurs arrêts qui ont rendu nécessaire un remaniement de cette loi.

Le gouvernement a déposé un projet de loi tendant à réformer l'ordre de paiement. Le VLD était sceptique par rapport à la nouvelle procédure et cette méfiance n'a fait que croître après quelques auditions. Les experts estimaient qu'un nouveau système de perception des amendes était superflu puisque la plupart de celles-ci sont déjà immédiatement perçues ou sont réglées à l'amiable.

Ce n'est pas l'actuel système de perception qui pose problème au VLD, mais bien le système de paiement. En effet, les timbres-amendes sont toujours utilisés alors que des modes de paiement nettement plus efficaces et plus modernes sont disponibles. Le VLD a formulé des propositions de rechange dans une proposition de résolution.

Notre vote d'aujourd'hui porte sur une révision totale de la loi sur la circulation routière, qui était

verkeersovertredingen dient te gebeuren. De verkeerswet wordt niet strenger, maar wel logischer. De indeling gebeurt namelijk op een voor ons zeer belangrijk criterium: wat is het risico op een ongeval wanneer men een overtreding begaat? Uiteindelijk is dat een heel liberaal principe, want wij gaan uit van de vrijheid van het individu, tot men de vrijheid van een andere persoon schaadt. Ik meen dat wij dit principe ook in deze verkeerswet terugvinden. Wij willen strenger bestraffen wanneer men in het verkeer overtredingen begaat die andere personen direct, indirect of onvermijdelijk in gevaar brengen.

De eerste en de laagste categorie is deze van het indirecte gevaar, met name wanneer men onrechtstreeks de veiligheid van personen in gevaar brengt, bijvoorbeeld wanneer men gewoon zijn voertuig verkeerd parkeert. De tweede categorie is deze van het indirecte gevaar, bijvoorbeeld wanneer men de veiligheid van personen rechtsreeks in gevaar brengt door op een gevaarlijke manier zijn voertuig verkeerd te parkeren of wanneer men door het oranje licht rijdt of de voorrangsregels niet respecteert. De derde categorie is deze van het onvermijdelijke gevaar, meer in het bijzonder de omstandigheden die de veiligheid van personen onvermijdelijk in gevaar brengen, bijvoorbeeld door het rode licht rijden, 's nachts zonder lichten rijden of een inhaalverbod negeren.

De laatste en zwaarste categorie is het storende gedrag. Ik denk aan het omkeren op de autoweg, de straatraces die we momenteel vaak in de media tegenkomen, of, ook belangrijk, want in Limburg hebben wij daardoor drie jonge mensen moeten begraven, het negeren van neergelaten slagbomen bij een spoorweg. Dat komt nu in de zwaarste categorie.

Een tweede positieve evolutie voor de VLD is dat de superboetes verdwijnen. Iedereen kent de uitspraak van collega senator Dedecker: "Boetes moeten sanctioneren en niet ruïneren." De VLD heeft zich tegen de superboetes van in het begin verzet, vooral omdat het een anti-sociale maatregel betrof. Voor onze partij was een verdere stijging van de boetes dan ook volledig uit den boze en totaal onaanvaardbaar. Vandaar dat wij vandaag ook heel blij zijn dat het overgrote deel van de verkeersovertredingen minder zullen kosten voor de burger. De zogenaamde superboetes worden immers herleid tot meer aanvaardbare proporties. Ook op dat punt zien we dat de verkeerswet niet strenger, maar logischer wordt.

De verlaging van de boetes heeft twee oorzaken.

Ten eerste worden een twintigtal overtredingen in een lagere categorie geplaatst. Een hele reeks overtredingen die volgens ons overdreven streng werden aangepakt, zijn teruggebracht tot aanvaardbare proporties. Bijvoorbeeld, het niet-afsluiten van de wagen behoorde vroeger tot de eerste categorie, die van de zware overtredingen, en werd beboet met 150 euro. Dat wordt nu teruggebracht tot een aanvaardbare boete van 50 euro. Door het oranje licht rijden werd vroeger gestraft zoals door het rood licht rijden, maar nu komt dat in een lagere categorie.

Bovendien dalen de boetes in het algemeen. De eerste categorie, de lichtste overtredingen, blijft op 50 euro. De tweede categorie, die van het indirecte gevaar, zal beboet worden met een tarief van 100 euro, welk tarief op dit ogenblik 150 euro bedraagt. We laten het tarief dus

grandement nécessaire après les innombrables critiques et les arrêts de la Cour d'arbitrage. La loi a pour premier avantage de définir un cadre pour la répartition des infractions routières. Elle n'est pas rendue plus stricte, mais plus logique. La répartition est fonction du risque d'accident au moment de l'infraction. Nous voulons pénaliser plus sévèrement les conducteurs dont les infractions mettent directement, indirectement ou nécessairement des tiers en danger. La catégorie inférieure correspond au risque indirect, plus précisément à la menace indirecte pour la sécurité d'une personne, par exemple en cas de stationnement illégitime. La deuxième catégorie est celle du danger direct, la menace directe pour la sécurité d'une personne, par exemple en cas de non-respect d'un feu orange. La troisième catégorie correspond au risque inévitable, la menace inévitable pour la sécurité de personnes, par exemple en cas de non-respect d'un feu rouge. La catégorie la plus grave est celle du comportement perturbant tel que le rodéo urbain.

Le VLD se félicite également de la suppression des super-amendes que nous avons d'emblée jugées antisociales. La majeure partie des infractions routières seront moins coûteuses pour le citoyen. Les "super-amendes" sont ramenées à des proportions acceptables. Une vingtaine d'infractions qui étaient exagérément pénalisées sont ramenées dans une catégorie inférieure et le montant des amendes a globalement diminué.

Seules quelques infractions, comme le fait d'utiliser son téléphone mobile en conduisant, sont classées dorénavant dans la catégorie supérieure parce que cette pratique est dangereuse sur la route. Et tout le monde peut éviter cette amende en achetant une oreillette.

met 50 euro zakken. De derde categorie zal van 175 naar 150 euro zakken.

Samengevat denk ik dat het een goede zaak is: een aantal overtredingen verschuift van categorie en de boetes van de verschillende categorieën dalen. Een gewone parkeerovertreding verschuift een categorie, zodat de uiteindelijke boete zal dalen van 150 euro naar 50 euro, een verschil van maar liefst 100 euro. Door het oranje licht rijden zakt ook een categorie, waardoor de boete daalt van 175 euro naar 150 euro.

Slechts enkele overtredingen stijgen in categorie, maar het blijft uitzonderlijk. Het meest bekende is gsm'en achter het stuur. Dat zal in de toekomst 100 euro kosten in plaats van 50 euro. Dat is een boete die iedere burger heel handig kan vermijden. Een oortje kost tegenwoordig niet veel. Wij vragen dan ook aan iedereen om het gsm'en achter het stuur te laten, want dat is wel degelijk een gevaar op de weg.

Een derde, positieve maatregel in dit ontwerp is de indeling van de snelheidsovertredingen. Men zal voortaan beboet worden aan progressieve tarieven in plaats van aan een hoger en vast tarief. Hoe sneller men rijdt, hoe meer men zal betalen. Politie en parket zullen veel beter rekening kunnen houden met de effectief gereden snelheid. Wie te snel rijdt, zal in de toekomst beboet worden per kilometer per uur die hij te snel rijdt, wat het systeem realistischer, rechtvaardiger en meer aanvaardbaar maakt. Daar is het ons om te doen.

Ook de boetetarieven zullen dalen door het systeem. Alweer denk ik dat een voorbeeld het meest duidelijkheid kan verschaffen. Wie vandaag in België ergens 90 kilometer per uur mag rijden, maar zijn voet te hard op het gaspedaal duwt en 101 kilometer per uur rijdt, riskeert een boete van 150 euro. Dat mag toch aanzien worden als een aanzienlijke brok uit het budget. In het toekomstige systeem wordt dat teruggebracht tot 55 euro. Ook hier blijft de logica van het systeem spelen. Wie echt te snel rijdt, zal een zeer hoge boete moeten betalen, hetgeen logisch is.

Collega's, alhoewel wij heel positief zijn over die drie punten, zou ik toch ook een aantal kritische bedenkingen willen maken. Collega's, ik moet u eerlijk bekennen dat ik, toen ik gisteren mijn rede maakte, vijf kritische bedenkingen had. Door de commissievergadering van vanmiddag zijn er daarvan twee opgelost.

Een eerste kritische bemerking betrof het feit dat de Raad van State en het Arbitragehof mekaar wat tegenspraken over de indeling van die boetes: het ging niet ver genoeg, versus het ging te ver. Met de goedkeuring van het amendement van de regering vandaag hebben wij aan die kritische bemerking een duidelijke oplossing die zekerheid biedt, geboden.

Mijn tweede kritische bemerking betrof de verlenging van de intrekking van het rijbewijs. Daarom ben ik heel blij dat het amendement van hoofdindieners collega De Padt vandaag goedgekeurd werd. Ook wat dat betreft gaan wij nu naar een realistisch systeem, dat werkbaar is in de toekomst.

Mijnheer de minister, dan blijven er nog drie kritische noten over, die

Autre élément positif: la subdivision des excès de vitesse. A partir de maintenant, les automobilistes se verront infliger des amendes dont les taux seront caractérisés par une certaine progressivité, à savoir par kilomètre à l'heure au-delà de la vitesse autorisée. Ces divers aménagements apportés au système le rendent plus réaliste, plus juste et plus acceptable. De plus, ils feront baisser les taux des amendes.

Hier, j'ai émis cinq critiques. La réunion de commission d'aujourd'hui a déjà permis de répondre à deux d'entre elles. Le Conseil d'Etat et la Cour d'arbitrage se sont contredits en ce qui concerne le classement des amendes. Mais l'adoption de l'amendement du gouvernement a permis de résoudre cet antagonisme. Je me réjouis également de l'adoption de l'amendement de M. De Padt concernant la prolongation de la période de retrait du permis de conduire. Par ce biais-là aussi, nous nous engageons sur la voie d'un système plus réaliste.

Cependant, j'espère qu'à l'avenir, une solution sera apportée également au problème lié aux articles 419bis et 420bis du Code pénal. Au cours de la discussion, nous les avons supprimés puis réinsérés sous la forme d'un second alinéa. Pourquoi prévoir pour les accidents de la route un traitement distinct et plus sévère que pour d'autres homicides involontaires et coups et blessures involontaires? Nul doute que nous devons réexaminer cette question en commission de la Justice.

Où en est le ministre dans la création d'un institut des accidents? J'ai déposé une résolution à ce sujet avec M. De Padt. Il s'agit d'analyser correctement comment se produisent les accidents. Nous demandons que le ministre

de VLD toch wil maken, waaraan nog geen oplossing is geboden, maar waarvan ik hoop dat wij er in de toekomst nog een oplossing voor zullen vinden.

Een eerste probleem betreft voor ons toch wel de artikelen 419bis en 420bis. Tijdens de bespreking heeft men die bepalingen, die in 2003 door de verkeerswet zijn ingevoerd, eerst geschrapt en dan als tweede alinea heringevoerd, namelijk rechtstreeks in de artikelen 419 en 420 van het Strafwetboek. Wij vragen ons af of dit de beste oplossing is.

Waarom moeten verkeersongevallen een afzonderlijke en strengere behandeling krijgen dan andere onopzettelijke dodingen of onopzettelijke slagen en verwondingen? Men kan evengoed de nalatigheid bedenken in het kader van een arbeidsongeval of bij een milieuramp. Waarom moet een onvoorzichtigheid in het verkeer strafrechtelijk anders en strenger worden bestraft?

Men had beter de maximumboetes en de minimumstraffen in de artikelen 419 en 420 van het Strafwetboek verhoogd, zodat alle gevallen van onvoorzichtigheid over dezelfde kam zouden geschoren worden. Op die manier had de rechter een voldoende marge tussen de minimum- en de maximumstraf om een coherent beleid te voeren.

Mijnheer de minister, u hebt ons in de commissie beloofd dat u dit probleem ter sprake zou brengen bij uw collega-minister van Justitie. De VLD - mijnheer Monfils, ik denk dat de MR dit zeer graag zal horen - rekent erop dat dit probleem in de commissie voor de Justitie zal worden behandeld. Dat is de plaats waar wij het Strafwetboek moeten wijzigen. Wij moeten dat niet doen in de commissie voor Infrastructuur, maar wel in de commissie voor de Justitie. Ik reken er dan ook op dat u met de minister van Justitie een afspraak maakt om dat zo spoedig mogelijk te kunnen aanvatten.

Mijnheer de minister, een volgend punt van kritiek is het volgende. Wij vragen ons af waar u blijft met de oprichting van een ongevalleninstituut. U weet dat collega De Padt en ikzelf een voorstel van resolutie hebben ingediend over de verzameling van de gegevens van de ongevallen. Wij denken dat het essentieel is dat men goed moet analyseren hoe ongevallen totstandkomen en wat de oorzaken zijn, om een goed beleid te voeren.

Wij vragen dan ook dat u hierover nadenkt en hiervan een prioriteit maakt. Wij denken echt dat dit een essentieel gegeven is.

Tot slot, mijnheer de minister, kom ik tot - noem het mijn stokpaard, mijn gedrevenheid - de wetgeving op de vluchtmisdrijven. In de commissie is reeds gezegd dat hierover en ook over het mededaderschap, een amendement van de heren Deseyn en Van den Bergh, een debat zou worden gevoerd. De VLD dringt heel erg hard aan op een grondig debat over het bestraffen van het vluchtmisdrijf.

Collega's van CD&V, ik moet zeggen dat ik een beetje verbaasd was wanneer ik daarnet opnieuw jullie amendement zag om de straf voor het vluchtmisdrijf te verlagen. Wij hebben dat in de commissie weggestemd en ik zal dat straks opnieuw doen. Ik hoop dat u dat straks verduidelijkt, want mijn interpretatie van uw amendement is dat

inscrive ce dossier parmi ses priorités.

Le VLD insiste enfin pour qu'un débat approfondi soit mené sur le délit de fuite. Je m'étonne que l'amendement du CD&V visant à réduire la peine si le responsable se présente dans les trois heures de l'accident soit à nouveau présenté. Nous estimons que le délit de fuite est l'élément le plus répréhensible en matière de circulation routière. Il faut quand même avoir au moins la correction d'assister la victime. M. De Padt et moi-même plaçons dans notre proposition de loi pour un suivi thérapeutique obligatoire pour les auteurs d'infractions qui ont un comportement aussi inadéquat.

Le bilan est de toute façon positif. Les citoyens se réjouiront de ce projet de loi. Le ministre ne prévoit l'entrée en vigueur du projet que le 1^{er} février 2006, notamment parce que l'informatique doit être adaptée et que des arrêtés d'exécution doivent être pris. Le ministre promet en même temps un nouveau système de paiement des amendes. Nous soulignons également l'importance d'une entrée en vigueur rapide, mais lorsqu'elle est annoncée, une date doit être respectée en raison de la sécurité juridique.

de straf van iemand die zich binnen de 3 uur nadat hij een vluchtmisdrijf heeft gepleegd, aangeeft, wordt verlaagd. Wij vinden het vluchtmisdrijf het meest verwerpelijke wat er in het verkeer bestaat. Als men een mens of zelfs een dier aanrijdt, moet men het fatsoen hebben om te stoppen om hulp te bieden. Die eerste seconden van zorg kunnen het verschil maken tussen leven en dood. En wanneer het dat niet is, is het fijn dat er iemand is die je hand vasthoudt als je ligt te sterven. Vluchtmisdrijf vind ik het meest verwerpelijke.

Met het wetsvoorstel van de heer De Padt en mijzelf vragen, eisen wij dat plegers van vluchtmisdrijven verplicht een dadertherapie krijgen voor zij opnieuw hun rijbewijs kunnen halen. Wij vinden het onaangepast gedrag, dat moet worden gebannen uit het verkeer. Mijnheer de minister, ik hoop dan ook dat wij heel spoedig in de commissie voor de Infrastructuur het debat over het vluchtmisdrijf kunnen aanvatten.

Ik besluit. Ik denk dat de balans van hetgeen waarover wij vandaag stemmen, alleszins positief is. Wij zijn heel blij. Het is een goede, logische indeling in categorieën met lagere boetes, progressieve boetes bij de snelheidsovertredingen. Wij vinden het een goede zaak. Wij zijn ervan overtuigd dat de burgers volledig tevreden zijn met dit wetsontwerp.

Mijnheer de minister, nog één punt. Ik ben het daarstraks in mijn mondeling verslag vergeten zeggen. U hebt in de commissie daarstraks gezegd dat u verwacht dat de wet pas in werking zal treden eind februari 2006, wegens een aantal redenen. Natuurlijk moet de tekst eerst worden gepubliceerd. Er moeten richtlijnen komen van de parketten. De informatica moet worden aangepast, hebt u ons verteld. U hebt ons ook beloofd dat gelijktijdig een nieuw betalingssysteem van de boetes in werking zal treden. Mijnheer de minister, ik denk dat het essentieel is dat we vandaag nog geen datum naar voren schuiven, maar dat wij dat pas doen wanneer wij daarover zekerheid hebben. Er is niets zo verwarrend voor de burger als voortdurend te moeten vernemen dat de datum van een inwerkingtreding verschuift. De burger heeft recht op rechtszekerheid. Daarom vraag ik u om de datum van inwerkingtreding bekend te maken wanneer u er zeker van bent dat u die datum ook haalt. De VLD vraagt wel om hier spoed achter te zetten. Wij willen immers af van de superboetes. Wij willen zo snel mogelijk naar dit nieuwe en goede systeem. Laat de wet dus zo spoedig mogelijk in werking treden en meldt duidelijk aan de burgers wanneer dit zal gebeuren.

De **voorzitter**: Met de uiteenzetting van mevrouw Vautmans voor de VLD-fractie werd de algemene bespreking aangevat.

Er zijn nog zeven sprekers ingeschreven: mevrouw Saudoyer en de heren Van den Bergh, Lavaux, Monfils, Casaer, Van den Eynde en Bellot.

Parmi ces sept intervenants, il y a trois maiden speech. Monsieur le ministre, votre projet de loi inspire donc les nouveaux membres que nous écouterons avec une attention toute particulière.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, eerst en vooral wil ik graag verslaggeefster Hilde Vautmans bedanken voor haar verslag, zowel van de commissiewerkzaamheden van de vorige weken als van

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Lors de l'examen du projet de loi Durant en décembre 2002, mon groupe avait prononcé

daarstraks, want zij bracht een goed mondeling verslag.

Sta mij toe mijn betoog te beginnen met een citaat. Het luidt als volgt: "Nog nooit zijn wij met zulke gemengde gevoelens tussengekomen over een wetgevend initiatief met betrekking tot de verkeersveiligheid, dan nu het geval is. Gemengde gevoelens: aan de ene kant zouden wij niet liever willen dan enthousiast ons fiat geven aan een werkstuk met een duidelijk gefundeerde visie, een werkstuk dat een grote coherentie vertoont, een werkstuk waarvan men kan zeggen dat het echt aarde aan de dijk zal brengen. Want de situatie betreffende de verkeersonveiligheid in ons land vraagt daarom en in principe behoren wetsontwerpen over aangelegenheden als verkeersveiligheid, waar het rechtstreeks om mensenlevens gaat, eenparig goedgekeurd te worden". Ik ga verder met mijn citaat: "Maar aan de andere kant geeft het wetsontwerp daar geen aanleiding toe. Wat hier voorligt, is een gemiste kans: een ontwerp dat met haken en ogen aan elkaar hangt en dat op verschillende plaatsen vol juridische slordigheden en fouten staat. Er zitten ook goede elementen in. Het zou maar erg zijn als dat niet het geval was, maar in zijn globaliteit is het wetsontwerp een bedroevende mislukking".

Dit, beste collega's, was in essentie de fundamentele CD&V-kritiek bij het wetsontwerp-Durant over de verkeersveiligheid ergens op een blauwe maandagavond in december van het jaar 2002. Vandaag blijkt welhaast het profetisch karakter van deze woorden. Vandaag moet het voorliggende wetsontwerp een kromme situatie rechtekken die door de paarsgroene meerderheid werd gecreëerd.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, bij de bespreking van het ontwerp-Durant was ik zelf nog niet hier in het Parlement. Ik heb ze wel in een andere hoedanigheid hier amper enkele tientallen meters vandaan op afstand kunnen volgen. Een fraaie geschiedenis is het niet en ik begrijp dat de huidige meerderheidspartijen daar ook liever niet meer aan herinnerd worden. Want jullie hebben uiteindelijk toch die draak van Durant mee goedgekeurd, hoewel wij soms de indruk krijgen dat jullie om het luidst het beeld van het tegendeel willen creëren. Van de andere partijen moeten we wellicht dan ook niet veel geschiedvertelling verwachten en daarom zal ik ermee beginnen, zoals beloofd in de commissie.

De wet-Durant zit nog steeds vol fouten en technische juridische mankementen. Dat is duidelijk gebleken uit de reacties van het Arbitragehof en ook uit het feit dat sommige stukken uit de wet werden uitgesteld. De verkeerswet is nog maar twee jaar oud, zelfs nog maar een jaar in werking en het Arbitragehof heeft al vier negatieve arresten daarover gevelde. Een over de aanvullende reglementen waarbij een bevoegdheidsoverschrijding werd begaan. Een, en dat is het fundamentele waar we straks nog op terugkomen, betreft artikel 29 over: de categorisering van de verkeersboetes. Dan was er nog een arrest over de intrekking van het rijbewijs. Tot slot, een arrest over het bevel tot betaling. Het is over die laatste bepaling dat het oorspronkelijke wetsontwerp dat wij hier vandaag bespreken, eigenlijk ging: om daar een oplossing aan te bieden. Ondertussen is er veel water naar de zee gevloeid.

Onmiddellijk bij het van kracht worden van de wet stelde men reeds vast dat er ontzaglijke problemen zouden komen met het bevel tot

des paroles presque prophétiques en évoquant le manque de cohérence et les nombreuses négligences juridiques qui entachaient ce projet. Néanmoins, la majorité socialo-écolo-libérale l'avait adopté. Je comprends que la majorité actuelle n'apprécie pas qu'on lui rappelle qu'elle avait adopté ce texte difforme de la ministre Durant. Car la loi qui en a résulté est toujours truffée d'erreurs et d'imperfections juridiques. La preuve en est qu'elle a donné lieu à quatre arrêts de la Cour d'arbitrage et au report incessant de l'exécution d'un certain nombre de ses composantes.

La Cour d'arbitrage a rendu un avis défavorable sur la réglementation complémentaire qui, à ses yeux, est constitutive d'un dépassement de compétences, mais aussi sur l'article 29 qui a trait à la catégorisation des amendes de roulage, sur le retrait du permis de conduire et sur l'ordre de paiement. Les critiques à l'égard de l'ordre de paiement s'enflant, il a d'abord été reporté puis remplacé par une ordonnance de paiement qui, à son tour, vient d'être rejetée.

Les super-amendes ont été établies dans un climat de surenchère politique entre socialistes et écologistes, qui sont tous deux montés au créneau pour la sécurité routière. D'un côté, nous avions le ministre flamand Steve Stevaert, qui prônait la gratuité des transports en commun et l'aménagement des pistes cyclables, et de l'autre, la ministre Ecolo Isabelle Durant, qui accumulait les maladroitness. Les super-amendes ont été votées, alors que les États généraux de la sécurité routière n'étaient même pas demandeurs.

La loi a été publiée au Moniteur belge au début de l'année 2003. Puisqu'il fallait à tout prix éviter

betalen. Daarom werd deze regeling voorlopig buiten werking gesteld in afwachting van de aanpassing. Met het wetsontwerp heeft men dit willen veranderen in een beschikking tot betaling. Ondertussen wordt ook dit afgevoerd.

Een tweede bedenking bij de wet-Durant en nog belangrijker dan de juridische waarde ervan, is dat de superboetes een miskleun van jewelste waren. Het is goed er even bij stil te staan. Het is goed te blijven stilstaan bij de politieke achtergrond waartegen deze boetes zijn ontstaan. Wat was de achtergrond? Een opbod tussen rood en groen. Niet meer of niet minder. Het was de tijd van Durant in de federale regering en Stevaert – daar is hij weer – in de Vlaamse regering. Groen en rood waren in een bikkelarde strijd verwikkeld om het verkeersthema te bezitten. Stevaert had reeds het gratis openbaar vervoer uitgevonden. Bovendien had hij een ezelletje dat bijna elke week nieuw geld produceerde om nog veel meer fietspaden aan te leggen. Aan de andere zijde was er op federaal vlak een groene, stuntelende minister Durant die zich ook wilde waarmaken op dit thema. Dat is de achtergrond waartegen de superboetes zijn ontstaan. De Staten-generaal van Verkeersveiligheid heeft zich hiervoor nooit vragende partij getoond.

Ondertussen moest de VLD slikken. De manier waarop tijdens de bespreking van de wet-Durant in de commissie een koehandel is georganiseerd tussen op dat ogenblik nog geen partijvoorzitter maar wel lid van de commissie voor de Infrastructuur, Bart Somers en groen-rood was bepaald niet hartverheffend.

De gsm-overtreding werd in dezelfde vergadering door gewezen sp.a-kamerlid Daan Schalck minstens zo gevaarlijk gevonden als een 0,5 promille alcoholovertreding. Een half uurtje later gaf hij toe of moest hij toegeven dat de gsm-overtreding een gewone overtreding zou zijn. Dat gebeurde nadat er op de gang en buiten de vergaderruimte van de commissie een akkoordje was gesmeed tussen de groene minister en VLD-er Somers. Daan Schalck moest slikken en toegeven.

De manier waarop er werd gehandeld over de overtreding van de gordeldraagplicht was nog een stuk erger. Op een bepaald ogenblik stelde Somers voor om alleen een gordelovertreding van de bestuurder te beschouwen als een zware overtreding. Stel je voor! Dan weer alleen een gordelovertreding van de volwassen inzittende en niet van de kinderen. Dan weer wel op de voorbank maar niet op de achterbank. Kortom, het was een schabouwelijke bedoening. Allemaal om het gezichtsverlies zoveel als mogelijk te beperken.

Wat was de slotsom van die koehandel? Durant kreeg haar superboetes op voorwaarde dat de VLD haar schaamlapje kreeg. De gsm-overtreding en de gordelovertreding moesten als gewone overtredingen beschouwd worden. Zo gebeurde het.

In zekere zin gaat dit schouwspel vandaag nog een beetje verder. Terwijl minister Landuyt veel liever en veel logischer dan hetgeen hij thans moet doen, de gordelovertreding als een zware overtreding zien, moet hij het tegenovergestelde verdedigen vanwege de liberalen. Bart Somers – opnieuw hij – mag blijkbaar niet te zeer in de wind worden gezet. Of is het de stem van Verhofstadt die weerklinkt?

Terug naar de wet-Durant. De regering Verhofstadt I had schrik van

que les super-amendes deviennent un thème de la campagne électorale fédérale, leur exécution a été reportée jusqu'après les élections. Le successeur de Mme Durant, le ministre Anciaux, a eu "l'honneur" d'exécuter cette partie de la loi. Il est rapidement apparu que l'adhésion sociétale aux super-amendes n'était pas suffisamment grande et que la coalition arc-en-ciel avait été trop vite en besogne. Les Pays-Bas avaient découvert depuis longtemps qu'il était bien plus efficace d'augmenter les contrôles et de diminuer les amendes plutôt que d'établir des amendes exorbitantes. Chez nous, l'opinion publique considérait les super-amendes comme une véritable escroquerie.

L'arrêté royal relatif aux infractions graves a immédiatement été modifié à nouveau lors du Conseil des ministres spécial de Raversijde, où M. Verhofstadt parlait lui-même "d'amendes à caractère harcelant". Quelques mois plus tard, l'organisation des automobilistes, Touring, insistait par le biais d'une enquête pour que l'arrêté royal soit à nouveau modifié. À une époque où deux secrétaires d'État avaient été désignés pour examiner la simplification administrative et l'administration électronique, il s'est avéré que les amendes devaient encore être payées avec des timbres fiscaux moyenâgeux. Le ministre des Finances – qui n'était pas un fervent amateur de la loi sur la circulation routière – n'était en effet pas favorable au changement.

La loi sur la circulation routière Durant-Anciaux est de surcroît une occasion manquée en matière de lutte contre la récidive. Une banque de données centrale pour les amendes n'a par exemple pas été créée.

Les textes qui nous sont soumis aujourd'hui ont au moins été

haar eigen schepping. De wet verscheen in het Staatsblad begin 2003, maar de federale verkiezingen kwamen eraan in juni 2003. Daarom werd de uitvoering van de wet gewoon een jaar uitgesteld. De superboetes mochten immers geen thema worden voor de federale verkiezingen. Isabelle Durant, die een aantal KB's had voorbereid, mocht haar eigen wet niet meer uitvoeren. Haar opvolger, Bert Anciaux, erfde het dossier en mocht ondervinden wat het betekent om zo'n verkeerswet uit te voeren, zeker met de liberale coalitiepartners die meekeken over zijn schouders.

Die superboetes zijn overigens niet alleen de inzet geweest van een politiek schaakspel. Ze zijn ook een politieke misrekening geweest. Er was en er is geen maatschappelijk draagvlak voor deze superboetes. Het protest in Vlaanderen was bijzonder groot, binnen en buiten de politiek, ook vanwege onze fractie. Ik zou hier talloze CD&V-interventies, nota's, persberichten, opiniestukken en interviews op radio, op televisie en in kranten kunnen aanhalen, maar wat er ook gezegd werd, het was allemaal oppositiepraat volgens jullie.

Vandaag, collega's, wordt in het voorliggende voorstel toegegeven dat paarsgroen zich toen vergaloppeerd heeft. De superboetes zijn immers niet nodig. Het buitenland – kijk bijvoorbeeld naar Nederland – heeft ons lang geleerd dat een hoge pakkans gecombineerd met veel lagere boetes, bijzonder effectief is om te komen tot een noodzakelijke wijziging van het rijgedrag. In plaats van de verkeersveiligheid te dienen, dreigen de superboetes zich te keren tegen de verkeersveiligheid. Men kan immers toch geen beleid voeren zonder dat er een minimaal maatschappelijk draagvlak voor bestaat. Een combinatie van hoge boetes en een hoge pakkans krijgt onvoldoende steun van de bevolking. Dan heeft men het over geldklopperij. Dan is het risico reëel dat de bevolking zich niet alleen tegen de hoge boetes, maar ook tegen een verhoging van de pakkans keert. Dat zou pas nefast zijn voor het hele verkeersveiligheidsbeleid.

Gelukkig wordt de paarsgroene miskleun van de superboetes nu eindelijk rechtgezet.

Ook het koninklijk besluit over de categorisering van de zware overtredingen, was in sommige opzichten een miskleun. Het meest potsierlijk was wel dat dit KB, dat de categorisering van de zware overtredingen regelt, enkele dagen na het van kracht worden al onmiddellijk werd gewijzigd tijdens de megaministerraad van Raversijde. En hoe? Ik moet bijna lachen als ik eraan terugdenk, maar eigenlijk was het inriest.

Tijdens dat welbewuste weekend in Raversijde kwam minister Anciaux op Knack-TV vertellen hoe bijzonder gevaarlijk het parkeren op een fietspad, een zebrapad of een voetpad wel was. Op datzelfde moment werd Anciaux door grote leider Verhofstadt in de rug gestoken op de andere tv-zenders. De eerste minister had het over pestboetes en kondigde aan dat een aantal boetes van categorie zouden dalen. Daarmee was het nog niet eens gedaan.

Een tweede vernedering moest Anciaux ondergaan toen dezelfde Verhofstadt enkele maanden later, ter gelegenheid van een petitieactie van Touring, stelde dat het KB opnieuw gewijzigd moest worden. Dat allemaal zonder dat minister Anciaux zelf daarin gekend werd. Niet moeilijk dat Anciaux nu verklaart dat het leuker werken is

préparés consciencieusement au sein de la Commission fédérale de la sécurité routière. C'est une bonne méthode: beaucoup de participation et une large assise sociale. Pourquoi cela n'était-il pas possible du temps de Mme Durant? Lors du premier examen en commission, M. Landuyt était encore très affable. Nous pensions initialement que toutes les données étaient disponibles et que des auditions n'étaient plus nécessaires, mais les avis du collège des procureurs généraux et du Conseil d'État n'étaient toujours pas disponibles le 15 juin, de sorte que l'examen de nombreux articles a dû être reporté et que la discussion s'est déroulée de manière très chaotique.

Le travail de la commission fédérale de la sécurité routière et du sous-groupe "dispositif efficace de répression des infractions aux règles de circulation" a débouché sur une proposition équilibrée qui correspondait quasi intégralement à la proposition relative au montant des amendes déposée deux ans plus tôt par M. Ansoms. Aussi le CD&V a-t-il favorablement accueilli cette proposition, qu'il a cosignée.

L'ajustement du montant des amendes et la meilleure classification des infractions routières apportent enfin l'équilibre, après la funeste surenchère à laquelle socialistes et écolos se sont livrés au cours des dernières années. La réduction des amendes est une victoire pour la sécurité routière. Le ministre y a été contraint après avoir consulté les acteurs de terrain et constaté l'absence d'adhésion sociétale aux amendes excessives.

L'augmentation progressive du montant des amendes en fonction de la vitesse est en tout cas un élément positif. Le système existait déjà avant que Mme

met een betrouwbare minister-president.

Kortom, het was een zielig vertoon van paarsgroen en daarna van paars.

Bij al dat gekibbel kwam nog eens een bijna middeleeuwse betalingswijze van de onmiddellijke inningen te pas. In een regering met voor het eerst een staatssecretaris voor Informatisering en nog eentje voor Administratieve Vereenvoudiging, moesten de boetes nog met middeleeuwse boetezegels betaald worden. Het bleek in een tijd van e-government niet eens haalbaar om een nieuw rekeningnummer te openen voor de onmiddellijke boetes of om deze boetes op hetzelfde rekeningnummer als de minnelijke schikkingen te storten.

Dat is gewoon hallucinant.

Wat zat er achter? Dat is heel eenvoudig: minister van Financiën Reynders zag als PRL-voorman de verkeerswet niet zitten. Hij was dus ook niet bereid om mee te werken aan een moderner systeem.

Als klap op de vuurpijl bleek bij de invoering van de verkeerswet dat de politiediensten niet eens boekjes hadden om de onmiddellijke inningen uit te schrijven. Spreken van surrealisme, is hier licht uitgedrukt.

De verkeerswet-Durant of Durant-Anciaux, zo u wil, was volgens ons ook een gemiste kans in de strijd tegen de recidive.

In 1990 schreef Jean-Luc Dehaene het rijbewijs met punten in de verkeerswet in als element in de strijd tegen de recidivisten. Immers, wie de verkeersovertredingen opstapelde, mocht er niet meer vanaf komen met een boete. Hij zou ook strafpunten op zijn rijbewijs toegekend krijgen. Dat kon leiden tot een verplichte verkeersveiligheids cursus op eigen kosten en bij herhaling zelfs tot het langdurig – tot zes maanden – intrekken van het rijbewijs. Helaas werd het rijbewijs met punten nooit uitgevoerd.

Een tweede kans om te komen tot een effectieve bestrijding van het recidivisme was de administratieve afhandeling van de processen-verbaal, zoals door CD&V werd voorgesteld bij de besprekingen destijds, samen met de oprichting van een centrale databank voor alle verkeersprocessen-verbaal. Die gegevensbank had de nodige informatie kunnen leveren om van de bestrijding van het recidivisme een speerpunt te maken. De paars-groene regering vond het helaas niet nodig.

Ook in het voorliggende ontwerp wordt geen verder werk gemaakt van de bestrijding van de recidive. Zelfs de eenvoudigste, wettelijke middelen, zoals de verlenging van de recidivetermijnen van een jaar naar drie jaar, mochten niet van de minister. Daarop kom ik echter straks terug.

Ik zou hier ook nog kunnen terugkomen op de totstandkoming van het verkeersboetefonds. Ik heb echter begrepen dat we daarover binnenkort een wetsontwerp mogen verwachten. Ik kan dus beter komen tot het voorliggende voorstel.

Mijnheer de minister, voorzitter, collega's, het voorliggende voorstel

Durant devienne ministre, fût-ce pour les seules transactions pénales. Aujourd'hui, le bon sens triomphe enfin.

Un autre point positif est l'abandon de l'ordre de paiement et de l'ordonnance de paiement. Il est ressorti des auditions que cette ineptie ne permettrait pas d'accélérer le traitement des procès-verbaux. Comment le gouvernement a-t-il jamais pu faire une telle proposition? Le ministre a probablement senti que les choses pouvaient se gâter et a dès lors suggéré d'organiser les auditions.

Cette loi présente toutefois aussi certaines lacunes. Ce projet constitue principalement une occasion manquée dans le cadre de la lutte contre la récidive. Une lutte effective contre la récidive profiterait indéniablement à la sécurité routière et constitue une priorité absolue pour le CD&V. Lors des auditions, il est clairement apparu que nous ne sommes pas les seuls à défendre ce point de vue. Nous plaignons pour la création d'une base de données répertoriant les contrevenants et qui peut être consultée par les services de police et la justice. Une telle disposition n'a hélas pas été intégrée dans le projet de loi. Le ministre n'a même pas accepté les aménagements minimaux que nous avons proposés. Ainsi, nous avons proposé d'uniformiser à trois ans les délais en matière de récidive qui, actuellement, diffèrent encore en fonction de l'infraction. Le ministre n'a pas davantage inclus cette suggestion dans le projet de loi et propose à présent une étude qui devrait conduire à une nouvelle proposition.

Nous craignons que la lutte contre la récidive soit non seulement reportée, mais surtout qu'elle ne soit jamais véritablement menée. C'est pourquoi nous avons présenté un nouvel amendement. Nous sommes prêts à le retirer si

werd grondig voorbereid. Dat gebeurde in de federale verkeersveiligheidscommissie. Daarbij waren vele organisaties en instanties die te maken hebben met het verkeer, betrokken. Ik zou u daarmee ook willen feliciteren. Deze aanpak was de goede aanpak. De inspraak van het ruime middenveld zorgt ervoor dat nu een voorstel voorligt, dat als maatschappelijk gedragen kan worden beschouwd. Eigenlijk is het zelfs onbegrijpelijk dat paars-groen de betrokkenen destijds niet heeft geconsulteerd bij de wet-Durant.

Iets minder tevreden zijn wij over de manier waarop het voorstel in het Parlement en in de commissie voor de Infrastructuur werd behandeld. Bij de eerste bespreking, die werd beperkt tot een voorstelling van het voorstel door de minister, toonde hij zich nog van zijn meest beminlijke kant. Hij ging in op al onze vragen. Alle verslagen van de federale verkeersveiligheidscommissie en van de werkgroep Handhaving van die commissie werden ter beschikking gesteld, waardoor we concludeerden dat hoorzittingen overbodig waren. Alle betrokkenen hadden immers reeds voldoende inspraak gehad. Achteraf gezien, was dat misschien een vergissing. Vooral was het een vergissing om de mensen die juridisch betrokken zijn bij de afhandeling van de verkeersovertredingen, niet te horen over het voorstel.

Daarnaast beloofde de minister ook ons voor de bespreking van het voorstel een advies te bezorgen van het College van procureurs-generaal. Ook de adviezen van de Gewesten zouden ter beschikking worden gesteld. En tot slot zou er een spoedadvies gevraagd worden aan de Raad van State, zodat ook dat bij aanvang van de bespreking in de commissie ter tafel zou liggen. Wat bleek op 15 juni, bij de eerste bespreking? De verslagen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid hadden wij gelukkig wel tijdig gekregen, en ook de adviezen van de Gewesten, zij het in de vorm van een verslag van de interministeriële conferentie, maar er was nog geen sprake van een advies van het College van procureurs-generaal, evenmin als van een advies van de Raad van State.

Dat was achteraf gezien, meen ik, een teken aan de wand. De inhoudelijke overwegingen – men zou ze ook maatschappelijke overwegingen kunnen noemen – waren allemaal tijdig ter beschikking. Maar de meer juridische beoordeling van het werkstuk liet op zich wachten. Ook daar kom ik straks even op terug.

Het gevolg van het ontbreken van die adviezen was dat de artikelsgewijze bespreking werd aangevat maar dat de bespreking van een heel aantal artikels werd uitgesteld tot een volgende commissievergadering. Het gevolg was dat het – samen met de bespreking van een heel pak amendementen, onder andere van onze hand – een zeer chaotische bespreking werd. Ondanks die chaotische bespreking is er toch een coherent verslag uit voortgekomen – dat is de verdienste van de diensten en van de verslaggeefster – maar het weerspiegelt niet echt hoe de bespreking is verlopen.

Het werk van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en de daaronder opererende groep Handhaving heeft geleid tot een inhoudelijk evenwichtig voorstel. Toeval of niet, het heeft ook geleid tot een voorstel met boetebedragen in de lijn van de bedragen die gewezen collega Jos Ansoms terzake meer dan twee jaar geleden al

le ministre devait encore se montrer disposé, aujourd'hui, à prendre un engagement à cet égard et à proposer un calendrier concret à cet effet.

Nous déplorons également l'absence d'ancrage légal de la circulation routière au niveau fédéral, par la création d'une police de la circulation fédérale spécialisée. Nous représentons dès lors notre amendement tendant à la création d'une telle police.

L'avis du Conseil d'Etat relatif à l'article 29 de la loi sur la circulation routière constitue un autre problème. Les observations du Conseil d'Etat sont à nos yeux fondamentales. Le ministre avait annoncé en commission son intention de demander au Conseil d'Etat de rendre un avis d'urgence qui serait disponible à l'entame de la discussion du projet. Il n'en a rien été, ce qui n'a rien d'étonnant puisque que le ministre a présenté le projet de loi en commission le 25 mai et qu'il n'a sollicité l'avis urgent du Conseil d'Etat que le 13 juin. Le ministre n'a donc pas fait preuve de la diligence requise.

had voorgesteld. Het lijkt wel alsof onze collega ontslag moest nemen uit het Parlement om – achteraf – gelijk te krijgen.

Wij stonden en staan dan ook positief tegenover het werkstuk. Wij hebben die houding ook geformaliseerd met onze handtekening onder het voorstel. Waarom? Wij zijn vooral tevreden dat er een logischer indeling is gekomen van de verkeersovertredingen en een aanpassing van de boetebedragen. Laten wij zeggen: na het rood-groene opbod van enkele jaren geleden zegeviert uiteindelijk het gezond verstand.

De verlaging van de boetes is ook een overwinning voor de verkeersveiligheid. Ik heb het daarstraks al gezegd: het is een illusie te denken dat een hoge pakkans blijvend gecombineerd kan worden met hoge boetes. De samenleving pikt zoiets niet en spreekt van geldklopperij. Als er geen maatschappelijk draagvlak is, moet de politiek willens nillens volgen. Dat wordt hier vandaag bewezen. U komt vandaag, na consultatie van het middenveld, tot dat inzicht. Dat is een verdienste. Beter laat dan nooit.

In de context van de boetes vinden wij een geleidelijke stijging van het boetebedrag naargelang de stijging van de snelheid trouwens ook een goede zaak. Dat is overigens niet zo revolutionair als het lijkt: zo'n geleidelijke stijging – zij het niet per kilometer, maar per 5 kilometer per uur – bestond al voor de tijd dat er van mevrouw Durant in de politiek sprake was, zij het wel alleen voor de minnelijke schikkingen. Het was dan ook onbegrijpelijk dat mevrouw Durant dat systeem mee had afgevoerd. Ook hier heeft het gezond verstand gezegevierd met een nieuw systeem om snelheidsovertredingen aan te pakken.

Een tweede positief punt is dat het bevel tot betalen en de beschikking tot betalen ongebruikt verticaal geklasseerd wordt. Dat onding hielp een versnelde en verbeterde afhandeling van de pv's niets vooruit, integendeel. De manier waarop magistraten, deurwaarders, rechters en andere betrokkenen dit idee hebben neergesabeld tijdens de hoorzittingen was gewoon ontluisterend voor degenen die het ooit hebben ontworpen en ingediend. Het is eigenlijk ongelooflijk dat dit ooit zomaar de regeringstafel is gepasseerd. Eerlijk is eerlijk, het is ook de verdienste van de minister zelf dat hij gesuggereerd heeft om hierover hoorzittingen te organiseren. Hij leek zelf al nattigheid te voelen. Het zou ons dan ook niet verbazen dat die hoorzitting voor hem een galante manier was om dit rigide en nutteloze systeem in de prullenmand te laten belanden.

Mijnheer de minister, de voorliggende tekst heeft volgens ons ook belangrijke schaduwzijden. Inhoudelijk staan wij positief tegenover de tekst maar dat betekent niet dat wij geen oog mogen hebben voor een aantal tekortkomingen. Sta me toe hierbij nog even stil te staan want dit is toch wel belangrijk. Een eerste negatief punt is het feit dat het ontwerp een gemiste kans is inzake de strijd tegen de herhaling of de recidive. Een daadwerkelijke aanpak van recidivisten levert een belangrijke bijdrage tot de verkeersveiligheid want de relatief kleine groep van echte brokkenmakers vinden we terug bij deze recidivisten. In ons verkeersveiligheidsbeleid zou de aanpak hiervan een absolute prioriteit moeten vormen. Ik zeg dit niet alleen. Verschillende sprekers hebben dit ook gezegd tijdens de hoorzitting. Voor de aanpak moet de overheid een aangepast instrument hebben: een inventaris, een databank van de verkeersmisdrijven per verkeersdeelnemer. Of ze nu gestraft worden met een boete, een onmiddellijke inning of eender

welke straf maakt daarbij niet uit. Politie en justitie moeten een volledig overzicht hebben en daar wordt in het ontwerp helaas geen begin mee gemaakt. Dat is eens te meer een gemiste kans.

Erger nog, zelfs enkele minimale verbeteringen in de strijd tegen het recidivisme mochten niet van de minister. Wij hadden hier de kans om de termijnen inzake herhaling, die nu nog verschillen naar gelang van de overtreding, allemaal op één lijn te brengen, namelijk op drie jaar. Op die manier wordt voor iedereen duidelijk dat wie een overtreding begaat binnen een termijn van drie jaar na de eerste, gegarandeerd een zwaardere straf mag verwachten. De minister heeft dit afgeslagen. Hij zegt dat hij hieromtrent een onderzoek zal laten doen en met een voorstel zal komen.

Mijnheer de minister, u hebt 7 sporen gelanceerd met betrekking tot de verkeersveiligheid. Dé prioriteit, de aanpak van recidive, komt hierin niet voor. Wij vrezen dat daarmee de aanpak van dit probleem naar de Griekse kalender wordt gestuurd en daarom hebben wij op dat vlak opnieuw onze amendementen ingediend. Mijnheer de minister, als u in de loop van de avond nog een hard engagement wil aangaan, met een concrete timing en een deadline, zijn wij bereid om deze amendementen terug te trekken en constructief mee te werken aan een goed voorstel terzake.

Trouwens, tussen haakjes, wat die recidive betreft, collega Vautmans wees er daarnet al op in verband met het vluchtmisdrijf, collega Casaer had in de media verklaard dat de aanpak van recidive bij vluchtmisdrijf onmiddellijk en snel moest aanpast worden zodat het toch efficiënt kon aangepakt worden. Tijdens de bespreking hebben we hem hierover echter niet meer gehoord. Ik veronderstel dat dit ook mee in het onderzoek van minister Landuyt zal opgenomen worden. We hebben hier echter toch een kans gemist om dit snel aan te pakken denk ik.

Naast het gemis van een aanpak van recidive is er nog een tweede negatief punt. We betreuren het nog steeds dat de kans niet te baat werd genomen om de verkeershandhaving op federaal vlak wettelijk te verankeren door de oprichting van een gespecialiseerde federale verkeerspolitie. De operaties van deze verkeerspolitie zouden dan voortaan mee worden aangestuurd door de minister van Mobiliteit en Vervoer. Op die manier ontstaat de garantie dat op de autosnelwegen er ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt en vooral gehandhaafd blijft worden. Ook daarom dienen wij opnieuw dit amendement in tot oprichting van een gespecialiseerde federale verkeerspolitie. De aanhouder kan misschien al eens winnen.

Een derde schaduwzijde is en blijft toch nog altijd het advies van de Raad van State met betrekking tot artikel 29 van de verkeerswet. Het gaat hier om de kern van het voorstel dat hier vandaag ter bespreking en ter stemming voorligt. Mijnheer de minister, volgens ons waren de opmerkingen van de Raad van State fundamenteel en mogen we daar absoluut niet lichtzinnig overgaan. Ik stel vast dat onze commissie dat een beetje mede op uw aansturen toch gedaan heeft. Ik maak terug even een kort overzicht van de bespreking in de commissie. Mijnheer de minister, u engageerde zich bij de inleiding op de voorliggende tekst in de commissie dat u een spoedadvies zou vragen aan de Raad van State en dat dit beschikbaar zou zijn bij aanvang van de bespreking. Zoals ik al aangehaald heb, was dit niet

het geval. Dat was ook logisch. U hebt die inleiding gedaan op 25 mei in de commissie. Pas op 13 juni werd de Raad van State door u verzocht om spoedadvies uit te brengen. De termijn van 5 dagen die de Raad hiervoor ter beschikking krijgt was natuurlijk ruim onvoldoende om bij de aanvang van de bespreking op 15 juni over het advies te kunnen beschikken. Het advies lag uiteindelijk op 20 juni – en dan nog enkel in het Frans waardoor het niet eens een officieel document was – op de tafel van onze commissie. Maar tot daar aan toe. Mijnheer de minister, waarom hebt u eigenlijk twee weken gewacht vooraleer u het advies hebt ingewonnen, hebt gevraagd bij de Raad van State? Was dat uit slordigheid of uit vergetelheid? Wie zal het zeggen?

01.04 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

01.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het advies van de Gewesten werd de woensdag daarvoor reeds uitgesproken.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, u moet uw microfoon aanzetten.

01.06 Minister **Renaat Landuyt**: Het is de gewone werkwijze, maar wel tamelijk snel. Zodra er in de interministeriële conferentie inspraak is van de Gewesten, wordt dat doorgestuurd naar de Raad van State.

01.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Non, j'ai suivi la méthode de travail normale. Après que les Régions ont été consultées au sein de la conférence interministérielle, j'ai demandé l'avis du Conseil d'Etat.

01.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De Raad van State had een opmerking gemaakt.

01.08 Minister **Renaat Landuyt**: Het gaat er niet om of de Raad van State een opmerking maakt. Het gaat wel om het volgende. Zodra wij respect betoond hebben ten opzichte van de Gewestregering, kunnen wij doorsturen naar de Raad van State. Dat punt kunt u dus laten vervallen na die uitleg.

01.09 **Paul Tant** (CD&V): (...) Waar is die procedure vastgelegd?

De **voorzitter**: Collega's, u moet uw microfoon aanzetten.

01.10 Minister **Renaat Landuyt**: Natuurlijk, zeer juist.

01.11 **Paul Tant** (CD&V): (...)

De **voorzitter**: Collega's, de heer Van den Bergh had het woord. Ik wil hem het woord teruggeven.

Mijnheer Tant, laat uw collega opnieuw het woord nemen.

01.12 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dat was nog niet alles. Degenen die erbij waren, kunnen daarvan getuigen.

01.12 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le ministre a déclaré lors de la réunion de commission du 15 juin que l'avis ne devait normalement pas poser de problème. Soit le ministre dispose de mauvais informateurs, soit il a voulu volontairement induire la commission en erreur.

In de commissievergadering van 15 juni stelde u dat er geen problemen te verwachten waren in het advies, dat nog moest komen. Dat kon u informeel gerust stellen, zo beweerde u. Een conclusie: ofwel hebt u slechte informanten, ofwel wilde u de commissie op het verkeerde been zetten. Achteraf is in elk geval gebleken dat het

tegendeel waar was.

De kritiek van de Raad van State raakt namelijk het hart van de voorliggende wettekst. Het Arbitragehof meldde eerder al dat de verschillende categorieën van overtredingen, weliswaar in algemene termen, maar toch, een bepalende omschrijving zouden krijgen. De vier categorieën moesten een bepalende omschrijving krijgen. Welnu, de Raad van State concludeert in zijn advies dat de omschrijving van de categorieën van overtredingen die in het voorliggende ontwerp stonden onvoldoende bepalend zijn. Dat maakt onze fractie ten zeerste ongerust.

Collega's, mijnheer de minister, ik herhaal het: inhoudelijk zijn wij het eens met de voorliggende tekst. Een wet moet echter niet alleen inhoudelijk kloppen, ze moet ook juridisch sluitend zijn. Dat is toch het minste wat de mensen van ons mogen verwachten, zeker op het terrein van de verkeersveiligheid, waar er een grote nood is aan een stabiele, coherente en duidelijke wetgeving.

Uiteindelijk is er daarstraks nog een amendement van de regering gekomen. Wij hebben daarover snelsnel een commissievergadering gehouden, in zaal 2, hiernaast. Dat regeringsamendement werd uiteindelijk goedgekeurd, met acht stemmen voor en acht onthoudingen.

Dit amendement zou moeten tegemoetkomen aan de bezwaren van de Raad van State. Ik meen dat het resultaat van de stemming al duidelijk maakt dat er toch enige grond van twijfel is bij de commissieleden. Ik heb daarstraks al verteld dat wij er problemen mee hebben dat dit holderdeholder moest gebeuren. De aangepaste wet zal van kracht moeten worden op 1 februari 2006. Dat hebt u daarstraks verteld. Om alle betrokkenen voldoende voorbereidingstijd te schenken, moet de wet goedgekeurd zijn voor het zomerreces. Mijnheer de minister, ik voel mij wat ongemakkelijk bij deze tijdsdruk. Is het niet veel belangrijker om te komen tot een goed besproken voorstel, dat ruim gedragen wordt en juridisch sluitend is, dan snelsnel te moeten werken?

Het advies van de Raad van State deed en doet ons twijfelen. Is het verantwoord om het voorliggende voorstel, dat wij nota bene zelf mee hebben ondertekend, daadwerkelijk goed te keuren? Wij vrezen nog steeds van niet.

Beste collega's, ook na de commissie van daarstraks blijf ik met de vrees zitten dat wij te snel en ondoordacht zijn doorgegaan met de behandeling van dit voorstel. De minister stelt dat het amendement op artikel 29 juridisch waterdicht is. Onze indruk is vooral dat hij een beoordeling door de Raad van State wil vermijden. Wij willen zeker zijn. Ik heb niet het gevoel, na consultatie van een aantal andere mensen, dat die zekerheid er nu is. Daarom zullen wij ons bij de stemming over dit voorstel onthouden.

Tot slot heb ik nog een punctuele vraag aan u, mijnheer de minister. Het betreft het werken met de middeleeuwse boetezegels. In de loop van de besprekingen hebt u aangekondigd dat er niet meer met boetezegels, maar wel met een overschrijvingsformulier gewerkt zou worden. Wij willen dat wel geloven, heel graag zelfs. Wij zeggen: eindelijk. Wij hebben echter nog geen concreet initiatief gezien,

Les critiques du Conseil d'Etat portent sur l'essence même du texte. La Cour d'arbitrage avait déjà indiqué précédemment que les différentes catégories d'infractions devaient être définies avec précision. Le Conseil d'Etat considère dans son avis que les catégories d'infractions ne sont pas définies avec suffisamment de précision. Voilà qui inquiète au plus haut point notre groupe.

Nous pouvons marquer notre accord sur ce texte quant à son contenu. Une loi doit toutefois également être inattaquable sur le plan juridique. Le gouvernement vient encore de présenter un amendement. Nous avons réuni la commission à la hâte pour l'examiner. L'amendement du gouvernement a finalement été adopté par huit voix pour et huit abstentions. Ce résultat est significatif.

Cet amendement présenté par le gouvernement a pour but de répondre aux objections formulées par le Conseil d'État. Nous doutons fortement que ce soit suffisant. Le ministre déclare que l'amendement à l'article 29 est parfait au plan juridique. Nous avons plutôt l'impression qu'il veut éviter la confrontation avec le Conseil d'État.

Au fil des discussions, le ministre a annoncé que les timbres-amendes seraient abandonnés et remplacés par des formulaires de virement. Aucune initiative concrète n'a toutefois été prise à ce jour. Existe-t-il déjà une proposition de modification de l'arrêté royal et quand entrera-t-elle en vigueur?

Le CD&V s'abstiendra lors du vote. Ce projet a pour objectif de rectifier plusieurs échecs de Mme Durant et de l'ensemble du gouvernement Verhofstadt I, mais reste à savoir si l'objectif sera effectivement atteint. Malgré notre

daarom deze korte bijkomende vraag om te vernemen of er al een voorstel tot wijziging van het KB terzake is en wanneer dit van kracht zal worden.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit ontwerp moet een aantal missers van minister Durant en de hele paarsgroene regering Verhofstadt I rechtzetten, meer niet. Het is nog maar de vraag of de missers met de voorliggende tekst wel effectief zijn rechtgezet. Er is nog veel werk, zoals de minister ook zelf heeft aangegeven in zijn zeven sporen voor een betere verkeersveiligheid. Ondanks onze onthouding vandaag en onze kritische bedenkingen, denken wij dat wij op een constructieve manier hebben getracht de tekst bij te sturen en te verbeteren waar wij dachten dat dit nuttig was. Mijnheer de minister, wij zullen ook in de komende maanden op een zelfde constructieve, maar kritische manier blijven meewerken door de beoordeling van alle ontwerpen en voorstellen van anderen en door de indiening van eigen voorstellen, met maar een doel voor ogen, dat hopelijk iedereen nastreeft, met name het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. (*Applaus*).

De **voorzitter**: Proficiat voor uw maidenspeech, mijnheer Van den Bergh. (*Applaus*)

Nous accueillons M. Lavaux pour le même exercice, à savoir sa première intervention dans notre assemblée plénière.

01.13 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, le gouvernement Verhofstadt II, dans sa déclaration gouvernementale de juillet 2003, s'est engagé à une plus grande sécurité routière en se donnant comme objectif de diminuer le nombre de victimes de la route d'au moins 33% d'ici 2006 et de 50% d'ici 2010. Votre objectif, en termes de sécurité routière a, soyez-en certains, toute notre adhésion; à l'horizon 2010, nous devons, au minimum, compter deux fois moins d'accidents.

Lors du Conseil des ministres de mars 2004 à Ostende, vous vous étiez engagés à procéder d'ici septembre 2005 à une évaluation exhaustive de la loi de février 2003 sur la sécurité routière. En effet, cette loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière qui avait été adoptée dans la précipitation lors de la précédente législature, pose de nombreux problèmes juridiques et techniques, ce qui a amené la Cour d'arbitrage à sanctionner nombre de ses dispositions.

Vous nous avez imposé, aujourd'hui, la même précipitation. Pourtant, le processus d'évaluation de la loi relative à la police de la circulation routière mené par la commission fédérale pour la sécurité routière a été remarquable. Nous profitons de cette tribune pour remercier l'ensemble des organisations de la société civile qui ont mené à bien ce processus d'évaluation et nous les félicitons pour la pertinence de leurs recommandations. Nous regrettons toutefois que ces recommandations n'aient pas été plus et mieux suivies dans le cadre de la réforme qui nous occupe aujourd'hui.

Avant d'examiner un à un les points de la réforme, je souhaiterais faire quelques observations par rapport au travail mené en commission. Dans un premier temps, la commission a été saisie d'un texte rédigé unilatéralement par le ministre de la Mobilité qui ne

abstention, nous pensons avoir essayé de manière constructive d'adapter le texte et nous continuerons à le faire, dans le seul but de réduire le nombre de victimes d'accidents de la route.

Le **président**: Je félicite M. Van den Bergh pour son premier discours en séance. (*Applaudissements*)

01.13 David Lavaux (cdH): Op de ministerraad te Oostende in maart 2004 heeft de regering er zich toe verbonden om de wet van 7 februari 2003 inzake de verkeersveiligheid opnieuw te evalueren.

De commissie heeft eerst een tekst van de minister van Mobiliteit besproken die enkel over het bevel tot betaling ging. Pas op 25 mei werd een tekst tot hervorming van de verkeersveiligheid bij de commissie ingediend. Die tekst was weliswaar afkomstig uit een voorontwerp van de minister, maar werd voorgelegd in de vorm van een amendement dat door verschillende collega's werd ingediend. Daardoor was het advies van de Raad van State niet voorhanden op het ogenblik dat de tekst werd ingediend. Dit advies werd ons pas op 20 juni bezorgd. Op dat ogenblik waren reeds tal van artikelen goedgekeurd. De tekst werd dus aangenomen zonder dat men echt rekening heeft gehouden met de opmerkingen van de Raad van State. En vandaag, om 16.30 uur,

concernait que l'ordre de paiement, et donc n'abordait pas tous les problèmes posés par l'application de la loi de 2003. La commission a mené des auditions qui ont logiquement porté sur la réforme de la sécurité routière dans son ensemble. Ce n'est que le 25 mai que la commission a été saisie d'un texte plus large, portant réforme de tous les aspects problématiques de la loi inspirée des conclusions de la commission fédérale pour la sécurité routière.

Ce texte a été introduit par le biais d'un amendement déposé par plusieurs collègues mais, en réalité, il est issu d'un avant-projet du ministre.

Eu égard à l'introduction de ce texte par la voie parlementaire, l'avis du Conseil d'Etat n'était pas disponible dès le dépôt du texte.

Ce n'est que lors de la dernière séance de travail de la commission, le 20 juin, alors que de nombreux articles de l'amendement avaient déjà été votés, que l'avis du Conseil d'Etat nous a été transmis sur les bancs.

Je tiens à préciser que personne, pas même le ministre, n'avait eu l'occasion de faire une lecture de cet avis et que donc le texte a été voté sans vraiment prendre en compte les observations du Conseil d'Etat. Entre-temps, M. le ministre a lu les observations du Conseil d'Etat et c'est aujourd'hui à 16.30 heures qu'on en arrive à une proposition de bricolage législatif.

Je trouve cette situation très paradoxale. Alors que l'objet de la présente loi est de remplacer les dispositions illégales de la loi de 2003, cette fois encore, la Chambre ne se donne pas les moyens et le temps de faire du bon travail. Nous n'avons pas pu prendre réellement connaissance des amendements qui ont été déposés cet après-midi. Nous n'avons pas pu solliciter des avis. Cela dénote d'un réel mépris à l'égard du travail parlementaire.

J'en viens maintenant à l'analyse des différents points de la réforme et d'abord à la catégorisation des infractions.

La disposition adoptée s'inspire des travaux de la commission fédérale qui a mené à bien l'évaluation de la loi de février 2003.

Selon la disposition de l'article 7 du projet de loi, le Roi se voit déléguer le pouvoir de répartir les infractions en quatre degrés en fonction de la création du risque qu'elles présentent.

Le caractère trop large de la délégation de pouvoir a été stigmatisé par le Conseil d'Etat. Il résulte de l'avis que les critères définis seraient trop imprécis pour encadrer et limiter efficacement le pouvoir conféré au Roi de classer les infractions aux règlements pris en exécution de la loi relative à la sécurité routière, en différentes catégories.

Dans un premier temps, en commission, monsieur le ministre, vous vous êtes départi avec conviction de cet avis en maintenant la disposition de l'article 7 en projet. Vous vous êtes justifié en arguant du fait que le Conseil d'Etat aurait défini la base légale obligatoire des infractions de manière plus large que la Cour d'arbitrage.

kregen we nog te maken met wetgevend kunst- en vliegwerk. Dat alles getuigt van weinig eerbied voor de werking van het Parlement.

Artikel 7 verleent de Koning de bevoegdheid om de overtredingen op grond van hun ernst in vier categorieën onder te verdelen, een principe waarover wij het trouwens eens zijn. De Raad van State oordeelde evenwel dat die bevoegdheidsoverdracht te ver ging. Nadat u in de commissie dat advies naast u neerlegde, stelt u ons vandaag met evenveel overtuiging iets anders voor. Zal u vóór de stemming nog een ander voorstel doen? Wij zullen erop toezien dat de bepalingen van het door u uitgevaardigde koninklijk besluit uitgebreid in de commissie worden besproken.

In tegenstelling tot wat werd aangekondigd, blijven er superboetes van toepassing die voor gezinnen met lage inkomens buiten alle proporties zijn. Wij betreuren dat met de maatschappelijke situatie van de overtreder geen rekening is gehouden.

Mijn amendement, dat ertoe strekte de opdecimen voor verkeersboeten als zodanig af te schaffen en in te calculeren in de boete zelf, waardoor de boetetarieven duidelijker worden, heeft de minister niet aanvaard. Wij hopen dat het er in de toekomst toch nog van komt.

Het door de Raad van State vernietigde bevel tot betaling wordt niet geschrapt.

Zowel het Arbitragehof als de procureurs-generaal hebben de mogelijkheid, die niet in evenredigheid is met de feiten, om de intrekking van het rijbewijs te verlengen veroordeeld wegens verscheidene juridische fouten en geen mogelijkheid tot hoger beroep.

Cet après-midi, vous nous présentez autre chose et, avec la même conviction, vous nous demandez d'y croire comme à la solution miracle. J'ignore à quelle heure nous allons voter aujourd'hui mais peut-être allez-vous encore nous proposer autre chose entre-temps.

Nous soutenons bien évidemment le principe de cette catégorisation en fonction du degré de dangerosité des infractions. Soyez assuré que nous serons très attentifs à ce que les dispositions prises dans votre arrêté royal soient largement discutées en prenant tout le temps qu'il faudra en commission.

Monsieur le ministre, vous nous aviez annoncé que les amendes seraient globalement revues à la baisse. Or, à la lecture des nouveaux montants, nous constatons que la diminution des amendes n'est pas si importante que l'on veut parfois le faire paraître. Il reste toujours des "super amendes" pour certains de nos concitoyens qui n'ont pas de capacités contributives réelles.

Il est des amendes qui sont parfois disproportionnées pour le budget d'une famille à faibles revenus. Nous regrettons amèrement qu'en cas de perception immédiate ou de transaction par le parquet, il n'ait pas été prévu de prendre en compte la situation sociale du contrevenant.

Les amendes pour excès de vitesse deviennent une catégorie d'infractions à part entière et elles subiront une progression par kilomètre/heure de dépassement. Nous serons, bien entendu, favorables à cette mesure.

Dans un souci de transparence, nous avons proposé par la voie d'un amendement de supprimer les décimes additionnels pour les amendes de roulage ainsi que l'indication de montants décimes additionnels.

En effet, d'un point de vue pédagogique, il est important que chaque contrevenant sache quelle amende il risque de se voir infliger. Cette proposition était dans la droite ligne des recommandations du groupe de travail politique criminelle-évaluation de la loi du 7 février 2003 et des propositions des experts auditionnés devant la commission. Les décimes additionnels ont d'ailleurs déjà été supprimés dans d'autres domaines.

Bien que ma proposition ait eu les faveurs de nombre de mes collègues, toutes tendances confondues, que je remercie, elle n'a pas pu être votée, le ministre ayant appelé à ce qu'une telle dérogation au système des additionnels soit soumise plutôt à la commission de la Justice de la Chambre.

Nous espérons qu'une telle mesure pourra être adoptée dans le futur, car elle est de nature à permettre au justiciable de mieux comprendre l'importance de la sanction à laquelle il s'expose dans le cas où il enfreint la loi sur la sécurité routière.

A l'issue des auditions en commission, le gouvernement a estimé qu'il n'était pas nécessaire de prévoir une nouvelle procédure telle que l'ordonnance de paiement. Nous nous félicitons de cette sage décision.

Par contre, le texte ne supprime pas les dispositions relatives à l'ordre

Voor de cdH moet de strijd tegen agressief verkeersgedrag een prioriteit blijven en daarvoor zijn een mentaliteitswijziging en een responsabilisering van de weggebruikers vereist.

Wij kunnen niet voor dit ontwerp stemmen omdat er onvoldoend plaats wordt ingeruimd voor alternatieve straffen en dienstverlening en onvoldoende rekening wordt gehouden met de sociale situatie van de overtredders in geval van onmiddellijke inning of minnelijke schikking door het parket. Wij zullen echter ook niet tegen het ontwerp stemmen, omdat wij elk beleid ter bestrijding van agressief verkeersgedrag steunen. Wij zullen ons dus onthouden.

de paiement qui, pourtant, ont été annulées par le Conseil d'Etat.

En matière de retrait du permis de conduire, la loi du 7 février 2003 avait introduit une possibilité de prorogation du retrait pour une période d'un mois, qui pouvait être renouvelée une fois pour la même durée. Cette disposition a été déclarée illégale par la Cour d'arbitrage, car disproportionnée parce qu'elle ne prévoit ni l'intervention d'un juge, ni une possibilité de recours. Les amendements de ce jour entendent y remédier.

L'avis des procureurs généraux est particulièrement sévère contre cette disposition: "Ce texte n'a pas la qualité juridique et conceptuelle requise pour être appliqué. Le texte comprend nombre d'imprécisions et d'erreurs juridiques et techniques (confusion entre procès-verbal de constatation et de comparution, mode d'introduction par procès-verbal unilatéral inexistant dans notre droit, double mode d'introduction pour une même affaire".

Les procureurs généraux étaient très critiques par rapport à cette possibilité de prorogation du retrait qui, à leurs yeux, n'était pas nécessaire.

Le Conseil d'Etat a également fait des observations sur ce texte: "La rédaction du texte doit être revue sur un point concernant la citation à comparaître par notification".

Nous ajouterons qu'il n'existe pas de possibilité de recours contre une telle ordonnance de prolongation du retrait, ce qui nous semble contraire à la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

Pour toutes ces raisons, nous sommes opposés à cette disposition.

Monsieur le ministre, chers collègues, on ne pourra réussir à diminuer l'insécurité routière que si l'on parvient à changer les mentalités, à éduquer les automobilistes au respect d'autrui et au partage de l'espace.

Ce projet de loi pêche par son manque de soutien aux peines alternatives à caractère pédagogique ou aux travaux d'intérêt général comme peines alternatives à part entière en cas d'infraction au Code de la route. Par exemple, l'instauration d'une obligation, pour tout conducteur, nouveau ou expérimenté, qui aurait causé la mort dans un accident de la route ou qui aurait blessé gravement, de suivre un nouvel apprentissage à la sécurité routière et d'être sensibilisé aux conséquences de ses actes.

Le tableau que je viens de vous dépeindre, chers collègues, est pour le moins critique et il le restera tant que la question de la sécurité routière ne s'inscrira pas dans une politique qui responsabilise davantage encore les usagers de la route.

Le cdH est favorable à la lutte contre la violence routière qui doit rester une priorité politique et mobiliser tous les niveaux de pouvoir.

Sous de nombreux aspects, le texte adopté en commission ne nous convainc cependant pas. De nombreuses approximations dans ce texte ne contribuent pas à la sécurité juridique dans le domaine de la

sécurité routière. Or il nous semble que la stabilité et la légalité des règles de droit sont les corollaires indispensables à une politique répressive efficace.

Ce projet de loi pêche par son manque de soutien aux peines alternatives et à la mise en adéquation des peines avec la situation sociale du contrevenant en cas de perception immédiate ou de transaction par le parquet.

Voilà, mesdames et messieurs, la teneur des critiques du groupe cdH de la Chambre. Vous comprendrez aisément que nous ne pourrions voter pour ce projet gouvernemental, étant donné l'insécurité juridique qui entoure de nombreuses dispositions.

Toutefois, nous nous abstiendrons dans la mesure où nous soutenons toute politique de lutte contre la violence routière et que ce texte présente sans conteste certaines améliorations par rapport à la situation chaotique générée par la loi du 7 février 2003, même si ce texte est encore loin de donner toutes les garanties juridiques voulues.

Le **président**: Merci beaucoup, monsieur Lavaux, mes félicitations pour votre maiden speech! (Applaudissements)

De **voorzitter**: Ik feliciteer de heer David Lavaux met zijn maiden speech. (Applaus)

01.14 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je voudrais d'abord exprimer ma satisfaction de voir qu'un accord a été obtenu quant à la nécessité de dépoussiérer certains aspects du Code de la route. En effet, ces dernières décennies, de nombreux articles de loi sont tombés en désuétude, projets et propositions de loi se sont ajoutés et superposés au fil du temps, jusqu'au point de rendre le Code de la route parfois peu lisible pour les usagers de la voie publique.

Modifier les lois coordonnées de 1968 est donc une bonne initiative en ce sens qu'elle actualise la législation dans son rapport aux réalités de la route – densité du parc automobile, du trafic, progrès technologiques, évolution sociologique, etc. – mais aussi parce que ce projet de loi place l'usager de la voie publique au cœur du souci commun d'établir une véritable sécurité routière.

Je voudrais souligner ce qui, dans ce projet de loi, représente à mes yeux de réels progrès pour la sécurité de nos concitoyens sur la route. Avant tout, je me réjouis que ce projet de loi désigne à nouveau la sécurité des personnes comme la priorité absolue. Dans notre pays, trop de familles sont brutalement endeuillées du fait de comportements inadaptés au volant. Les accidents de la route sont présentés trop souvent encore comme des drames individuels, notamment dans la presse, alors qu'ils engagent la responsabilité collective. C'est pourquoi un travail sur les mentalités et sur les comportements doit être à la base de toute politique visant à réduire le taux de mortalité sur les routes.

Établir une nouvelle répartition des infractions d'après les critères de mise en danger des personnes est une manière logique et judicieuse d'entraîner une remise en question des comportements des usagers de la route, quel que soit leur mode de déplacement. À ce titre, la nouvelle gradation des amendes me paraît plus appropriée, en tout

01.14 Annick Saudoyer (PS): De evolutie van de wetgeving, van de technologie en van de maatschappij, enerzijds, en het toenemende aantal voertuigen, anderzijds, maakten een actualisering van het verkeersreglement noodzakelijk. Daarin krijgen de weggebruiker en de verkeersveiligheid een centrale plaats. Verkeersongevallen worden een collectieve verantwoordelijkheid. Daartoe zal zowel een mentaliteits- als een gedragswijziging noodzakelijk zijn.

Het is een goede zaak dat de overtredingen worden geklasseerd op grond van de mate waarin ze de weggebruiker in gevaar brengen. De nieuwe gradatie van de boetes zou de reflexen van de burger moeten beïnvloeden.

De verlaging van de boeten is het bewijs dat de regering een goed inzicht heeft in de reële gevolgen ervan afhankelijk van de sociale situatie van de overtreder. De rechter zal het bedrag van de boeten kunnen aanpassen aan de ernst van de begane snelheidsovertreding. Ook over de

cas propice à une évolution des réflexes des citoyens. Par exemple, l'utilisation du gsm au volant passera dans la catégorie d'amende supérieure, de même que le fait d'ignorer un passage à niveau, infraction qui passe de l'amende simple à la comparution directe devant le tribunal.

Pour ce qui est des amendes, le fait que les montants aient été revus à la baisse me paraît être une preuve de la clairvoyance du gouvernement. En effet, je doute que le paiement immédiat d'une grosse somme ait une réelle incidence sur le portefeuille d'un citoyen nanti ou sur sa remise en question personnelle. Au contraire, une somme élevée, disproportionnée à la gravité de l'infraction et du danger pour autrui ne pourra pas être sérieusement prise en compte par un contrevenant qui connaît des difficultés financières. Au pire, il refusera de s'acquitter de l'amende en n'ayant plus aucune considération pour la gravité intrinsèque de sa faute; au mieux, il la paiera au prix de sacrifices dans d'autres domaines de dépenses, essentiels au ménage. Je souligne donc l'effort fourni pour l'étude et le remaniement des montants des amendes.

Il y a beaucoup d'autres apports positifs dans le texte proposé aujourd'hui. Sans tous les citer, je voudrais tout de même faire état de ce qui est modifié pour sanctionner les excès de vitesse. Le juge pourra moduler le montant des amendes en fonction du nombre de km/h de dépassement. Sur son PV, le contrevenant pourra lire la vitesse à laquelle il roulait ainsi que la marge de tolérance qui lui aura été accordée. Comme l'a fait observer un des juges auditionnés, les amendes exorbitantes n'ont pas d'effet sur la sécurité routière; seule une adéquation entre la gravité de l'infraction et le montant de la sanction est susceptible d'avoir une incidence sur les comportements.

C'est aussi la raison pour laquelle il peut y avoir retrait du permis pour excès de vitesse de plus de 40 km/h – 30 km/h dans les agglomérations et zones fragiles – mais c'est au juge qu'il appartient de prononcer ou non la déchéance du droit de conduire en fonction des circonstances.

Je remarque également qu'une plus grande considération est accordée à la sécurité des personnes handicapées et aux aménagements spéciaux auxquels celles-ci ont droit. Le fait de désigner comme infraction du deuxième degré le stationnement abusif sur une place bleue est non seulement une mesure de sécurité à leur égard mais aussi une invitation à l'ensemble de la population à faire davantage preuve de civisme.

Cette décision fait d'une pierre deux coups. Elle permet d'actualiser le Code de la route et de tenir compte de la plus grande considération accordée depuis quelques années aux personnes à mobilité réduite. En effet, il est logique que l'évolution de la société se marque également au niveau du Code de la route. Ainsi, le SPF Mobilité se met au diapason d'autres services publics qui ont multiplié les actions politiques en faveur des personnes handicapées comme, par exemple, les efforts consentis dans tout le pays pour rendre les lieux accessibles à tous, pour améliorer l'accès à l'emploi et les conditions de travail. Il reste encore beaucoup d'améliorations à apporter à la mobilité des personnes handicapées. Ce renforcement du respect des places de stationnement est un pas important. Osons espérer qu'il soit respecté.

eventuele intrekking van het rijbewijs zal de rechter beslissen. Fout parkeren op een plaats voor gehandicapten wordt aangemerkt als een overtreding van de tweede graad; daaruit blijkt een grote bekommernis voor de veiligheid van personen met een handicap en voor de ad-hocvoorzieningen. Er is evenwel nog veel werk aan de winkel. Het in korte periodes opgesplitst verval van het recht op sturen, tijdens de weekends of op feestdagen, volgens modaliteiten die door de rechter worden vastgesteld, wordt uitgebreid tot alle chauffeurs, teneinde te voorkomen dat sommigen hun baan zouden verliezen. De praktische uitvoering ervan blijft niettemin nog te onzeker.

Er moeten nog inspanningen worden geleverd ten voordele van de alternatieve vervoerswijzen. Men moet ervoor zorgen dat voetgangers beter door chauffeurs kunnen worden opgemerkt.

Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de tweewielers. Maatregelen ten gunste van de zwakke weggebruiker zou de parkeerproblemen beperken, de vlotte doorstroming van het verkeer bevorderen, energie besparen, de vervuiling terugdringen en de vooropgestelde doelstelling (het aantal verkeersongevallen tegen 2010 halveren) helpen behalen.

Voorts zou het nuttig zijn de rijopleiding bij te sturen, met meer aandacht voor defensief rijgedrag, zowel in als buiten de rijsscholen alsook in het algemeen onderwijs. De door mij voorgestelde wetswijzigingen vereisen geen investeringen van de overheid. Wel moet de politieke wil er zijn om de veiligheid op onze wegen te verbeteren.

En ce qui concerne la déchéance fractionnée du droit de conduire, cette peine était déjà d'application pour ceux qui avaient leur permis depuis moins de cinq ans, autrement dit, les jeunes conducteurs. Je suis ravie que cette mesure puisse être étendue à tous. La déchéance est purgée le week-end et les jours fériés mais, la semaine, le contrevenant bénéficie d'une dérogation qui lui permet d'exercer son métier. Une peine doit bien évidemment être purgée mais j'estime qu'elle ne doit pas mettre en péril l'emploi d'une personne. Je vise en particulier les conducteurs dont le véhicule est un outil de travail: chauffeurs, livreurs, ambulanciers, etc. La privation du droit de conduire peut avoir des conséquences beaucoup plus lourdes qu'une simple amende. Le juge le sait et doit pouvoir fixer lui-même les modalités de la peine. Là encore, il est souhaitable de bien jauger l'adéquation entre la gravité de la faute commise et la peine dont le but n'est pas de fragiliser un équilibre social que l'on sait déjà précaire. Il est essentiel que cette facilité accordée au juge permette de sanctionner les abus tout en préservant l'emploi.

L'aspect pratique reste, par contre, trop incertain au regard de ce qui se pratique aujourd'hui sous la législation en vigueur, faute de procédures et de documents ad hoc qui permettraient une application efficace. Par exemple, si le contrevenant a remis son permis de conduire au greffe, doit-il venir le déposer chaque vendredi soir et le rechercher chaque lundi matin pendant plusieurs mois, voire plusieurs années? Pourquoi ne pourrait-il pas se procurer un document indiquant la dérogation? Le dispositif actuel n'étant pas utilisé, il convient de rendre son usage plus souple.

Monsieur le ministre, j'ai cru comprendre que vous comptiez vous en occuper bientôt, en prenant un arrêté royal qui organiserait l'obtention de ce permis de conduire. Ceci règlera les aspects pratiques qui font actuellement défaut.

Enfin, je voudrais souligner que le débat qui trouve sa conclusion aujourd'hui a permis de faire avancer un certain nombre de propositions. Je pense notamment à la proposition de résolution imposant le gilet de sécurité réfléchissant, récemment cosignée par l'ensemble de la majorité. Je me réjouis que nous puissions aller plus loin ensemble dans les mesures efficaces simples pour améliorer la sécurité de chacun sur la voie publique. Cependant, des efforts doivent encore être consentis pour favoriser les modes de transport alternatifs. Le piéton est un usager faible qu'il convient de protéger en le rendant plus facilement repérable par l'ensemble des conducteurs de véhicules motorisés.

Les deux-roues ont une place à part - trop à part, à mon sens – sur la voie publique. Nous sommes dans le règne des quatre-roues et les motos, les scooters et cyclos sont fragilisés par le Code de la route qui ne tient pas suffisamment compte de leurs particularités. Je pense, par exemple, à la place d'une moto sur la chaussée, au fait que les cyclomoteurs ne soient pas immatriculés, etc.

Favoriser les modes "doux" réduirait les problèmes de parking, améliorerait la fluidité du trafic, économiserait l'énergie et diminuerait la pollution. Et comme le nombre d'accidents impliquant les deux-roues est en constante diminution, cela contribuerait à atteindre l'objectif de réduction de 50% des accidents de la route d'ici 2010.

Il serait aussi utile de renforcer la formation en matière de conduite, particulièrement celle des jeunes, en insistant sur les exercices défensifs. Les autos-écoles ont un rôle important à jouer mais ne doivent pas être les seules à éduquer les jeunes au Code de la route. Certaines associations font un travail exemplaire et des actions dans le cadre de l'enseignement général peuvent très efficacement contribuer à donner aux conducteurs de demain le sens des responsabilités sur la voie publique.

Ce sens civique est le fondement d'une politique de sécurité routière qui place la personne au centre de ses préoccupations.

Je propose des aménagements législatifs qui ne demandent pas de moyens publics ou très peu mais qui nécessitent une volonté politique commune de contribuer à la sécurité sur nos routes.

01.15 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je serai bref.

01.16 Renaat Landuyt, ministre: (...)

01.17 Philippe Monfils (MR): C'est très bien. Il arrive de temps en temps que le surréalisme fasse rire.

Monsieur le président, monsieur le ministre, l'histoire de ce texte est en effet surréaliste et digne du pays de Magritte.

Permettez-moi tout d'abord de vous faire un petit résumé des faits. Cela vous permettra de voir d'où nous venons et où nous en sommes.

Deux ans après la loi Durant qui avait été taillée en pièces par la Cour d'arbitrage (...)

01.18 Renaat Landuyt, ministre: (...)

01.19 Philippe Monfils (MR): C'est quand même une question qui a été posée tout au long des discussions en commissions.

Pourquoi, sur la base des critiques qui ont été formulées à l'époque, n'avez-vous pas déposé ou fait déposer un texte clair, un texte juridiquement inattaquable, respectueux du droit des citoyens parmi lesquels on trouve – je ne suis pas sûr que vous en soyez conscient – les automobilistes? Pourtant, vous disposiez d'un "cortège" d'avertissements des plus clairs.

Le projet de loi, qui a avorté suite à votre propre décision du 29 octobre 2004, comportait déjà deux avis négatifs sur le paiement immédiat et la classification des infractions.

Dans l'intervalle, entre la loi de 2003 et la vôtre, il y a eu – je vous le rappelle – l'arrêt de la Cour d'arbitrage du 22 septembre 2004 qui annulait les dispositions de la loi Durant sur le retrait du permis sans jugement, l'arrêt du 3 novembre 2004 relatif à des problèmes de répartition de compétences entre les Régions, l'arrêt du 6 novembre 2004 annulant la procédure de paiement et enfin – last but not least – la question préjudicielle posée à la Cour d'arbitrage concernant les modalités de désignation des infractions graves. C'est important car

01.19 Philippe Monfils (MR): Twee jaar na de wet-Durant, waarvan het Arbitragehof geen spaander heel heeft gelaten, is u nog altijd niet in staat een duidelijke en juridisch onaanvechtbare tekst in te dienen! U was nochtans een gewaarschuwd man: er waren al twee negatieve adviezen, drie arresten van het Arbitragehof en de prejudiciële vraag over de modaliteiten van de omschrijving van de zware overtredingen. Wij hebben er in de commissie tevens herhaaldelijk op gewezen dat uw tekst juridisch met haken en ogen aaneenhing.

Iets later werden de drie pijlers van uw wetsontwerp onderuit gehaald door het advies van de Raad van

cela vous a été rappelé sans cesse en commission. Nous sommes intervenus de nombreuses fois en commission pour vous dire que votre texte présentait des imperfections juridiques graves.

Un peu plus tard, vous disposiez de l'avis du Conseil d'Etat, de l'avis des procureurs généraux qui condamnaient les trois seuls points importants de votre projet de loi. Je veux parler de la saisie du permis de conduire sans jugement pendant 195 jours, l'insuffisance de classification des infractions et le refus d'appliquer, en cas d'infraction, la loi la plus favorable.

Ce sont les trois points les plus importants de votre projet et, pratiquement sur l'ensemble de ces trois points, les critiques ont été extrêmement dures. Cela m'aurait amené à vous dire, s'il n'y avait pas eu la réunion de cet après-midi, que dans votre projet, tout ce qui est bon n'est pas original et tout ce qui est original n'est pas bon. Mais on a vu une certaine avancée sur laquelle nous reviendrons.

Seulement, vous n'avez nullement tenu compte des objections d'ordre juridique en n'y répondant pas. Malheureusement, monsieur le ministre, vous êtes un peu coutumier du fait; pourtant, vous n'en avez pas tellement le droit! Vous avez déclaré à propos de la fiabilité contestée des radars: "La sécurité routière est plus importante que la sécurité juridique et théorique"; d'ailleurs, vous avez récidivé en "regrettant qu'on n'envoie pas en prison quelqu'un qui avait bu un verre de trop". C'est possible, mais c'est la loi. Je ne crois pas qu'un ministre soit chargé de critiquer un procureur ou un magistrat qui applique la loi.

Ce faisant, vous me direz que vous êtes en excellente compagnie. En effet, M. Sarkozy fait la même chose que vous en disant qu'il fallait châtier le juge qui avait pris une décision de remise en liberté de je ne sais plus qui. Au-delà de la plaisanterie ou des comparaisons, il est étonnant qu'un tel mépris des règles juridiques provienne de la bouche d'un ministre; au contraire, il faut privilégier et même développer l'Etat de droit. Comment le citoyen peut-il respecter les règles de vie en société si le gardien de ces règles s'en fout?

Au-delà de la polémique et au fond du problème, cette phrase traduit votre volonté de considérer l'automobiliste comme un coupable de principe et de lui refuser les garanties qu'en cas d'infraction, on donne à tout autre citoyen. J'en donnerai trois exemples.

Le premier est l'article de votre projet de loi relatif à la saisie du permis de conduire sans jugement. Votre prédécesseur d'abord et vous ensuite, vous avez manié l'art du crescendo de manière magnifique, mais un crescendo sinistre. Rappelons la situation pour voir d'où nous venons et où nous en étions jusqu'à aujourd'hui à 16 heures.

La réglementation initiale prévoyait que le permis saisi par le ministère public devait être obligatoirement restitué après quinze jours, sauf prolongation de quinze jours, renouvelable une fois, l'intéressé étant entendu. Après cela, le permis était restitué, même si le jugement n'était pas intervenu. La loi de 2003, cette maudite loi dont on parle toujours, a doublé les délais: suspension de permis sans jugement pendant 90 jours.

State en door de procureurs-generaal: de intrekking van het rijbewijs zonder vonnis voor een termijn van 195 dagen, de ontoereikende indeling van de overtredingen en de weigering om de gunstigste wet toe te passen.

U heeft de juridische bezwaren, en niet voor het eerst trouwens, geheel in de wind geslagen. De kern van het probleem is dat u de automobilist bewust als principieel schuldig beschouwt en hem de waarborgen ontzegt die alle andere burgers wel krijgen.

Wat de intrekking van het rijbewijs zonder vonnis betreft, voorzag de oorspronkelijke reglementering in de teruggave ervan na vijftien dagen, zij het dat die termijn met twee keer vijftien dagen verlengd kon worden. Bij de wet van 2003 wordt de termijn voor de intrekking van het rijbewijs zonder vonnis op negentig dagen gebracht, maar die bepaling werd door het Arbitragehof vernietigd. En u stelt nu honderd vijftennegentig dagen voor!

U kan evengoed een "lettre de cachet" ondertekenen - daarmee kon je iemand zonder vonnis noch controle ook in de gevangenis gooien!

Tot slot dient u een amendement in dat het stelsel nog ondoorzichtiger maakt. Hoe wil u ernstig werk leveren? Deze tekst verwijst naar bepalingen uit het Wetboek van strafvordering maar we beschikken materieel niet over de nodige tijd om die verwijzingen na te trekken. Ik veronderstel dat de Senaat de nodige tijd zal nemen om uw nieuw voorstel grondig te analyseren.

Bovendien is er geen enkele beroepsmogelijkheid en weigert u de gunstigste wet toe te passen.

Die bepaling wordt aan de kaak gesteld door de procureurs-generaal. Ze is ook in strijd met

La Cour d'arbitrage a annulé cette disposition précisément parce qu'elle ne prévoit l'intervention d'un juge ni à l'égard de la décision initiale qui, lorsqu'elle peut avoir une durée d'un mois minimum, ne correspond plus à la nécessité de prendre immédiatement des mesures de durée limitée dans l'intérêt de la sécurité de la circulation, ni à l'égard de la décision qui peut être prise à deux reprises de prolonger le délai pour la même durée.

Le nouveau système que vous avez prévu organise l'intervention d'un juge, mais pas au fond du dossier. Dans votre texte initial, jusqu'à aujourd'hui à 16 heures, le juge se contentait, sur requête du ministère public et après avoir entendu l'intéressé, d'autoriser ou non la prolongation de trois mois maximum, en attendant de débattre au fond. Les trois mois pouvant être renouvelés, cela veut dire 195 jours sans jugement.

Ce système est donc organisé, non pas dans l'intérêt de la sécurité publique, on l'a dit et répété, mais bien pour remédier à la lenteur administrative et à celle constatée dans la restitution de permis. Il est évident que cette demande aurait été systématiquement suivie par le ministère public et par le juge en matière d'excès de vitesse. Pourquoi voulez-vous que le juge refuse la demande du procureur qui estime que, dans l'intérêt de la sécurité publique, il faut suspendre le permis de conduire, alors même que le juge ne peut pas examiner au fond si les conditions de l'infraction sont telles qu'il ne peut y avoir, par exemple, de circonstances atténuantes? Moralité: vous en rajoutiez par rapport à la loi Durant, je me suis demandé si je n'allais pas finir par la regretter – non pas la loi mais Mme Durant!

Alors que la Cour d'arbitrage avait cassé la possibilité de saisir le permis sans jugement pendant 90 jours, vous parliez de 195 jours. Le procureur général de Mons, on l'a dit en commission, notamment mon collègue et ami M. Bellot, rappelle que, je cite: "le terme actuel de quinze jours de retrait est largement suffisant étant donné qu'il s'agit d'une mesure de sécurité et non d'une peine avant jugement et le délai de trois mois en cas de prolongation ou de renouvellement est disproportionné". C'est assez étonnant à l'heure où l'on s'efforce de réduire la durée des détentions préventives, de renvoyer chez elles des personnes qui sont condamnées à moins de six mois de prison ou de renvoyer chez elles celles condamnées à trois ans et qui ont déjà fait un an. Bref, plus personne n'entre dans les prisons en préventive, on les vide car il n'y a pas de place, et bientôt, c'est une image, on y mettra les délinquants automobilistes! Il y a quand même, à ce niveau, une réflexion à mener. Vous auriez d'ailleurs pu faire plus fort et, comme au XVIIIe siècle, émettre des lettres de cachets qui permettaient d'envoyer en prison sans jugement des personnes que l'on désignait, sans contrôle ni contestation.

Finalement, sans doute conscient du fait que ce texte serait annulé d'office par la Cour d'arbitrage, vous venez de présenter cet après-midi, dans l'embrouillamini d'une commission qui s'est réunie en vingt minutes, un amendement qui change à nouveau le système, qui le rend de plus en plus opaque. Comment voulez-vous travailler sérieusement? J'ai l'habitude de travailler dans ce secteur, je suis juriste et je me rappelle parfois les cours de droit que j'ai eus à l'université. Comment voulez-vous, en un quart d'heure et sans codes – car quand il s'agit de droits des citoyens, il faut avoir des documents juridiques: un Code de droit public, un Code d'instruction criminelle,

het EVRM en het Internationaal Pact betreffende de burgerlijke en politieke rechten. Het laatste hoofdstuk van de funeste trilogie betreft de overtredingen en de straffen die niet evenredig zijn met de ernst van de feiten.

Het feit dat snelheidsovertredingen per kilometer worden bestraft, is absurd. Een verhoging van de boete per 10 of 20 km/u lijkt me gepaster. Ondanks onze waarschuwingen hebt u geen rekening willen houden met de opmerkingen die de Raad van State over de ontoereikendheid van de indeling van de overtredingen heeft gemaakt. Vandaag om 16 uur werd het systeem plotsklaps aangepast. Voortaan blijft het koninklijk besluit dat de overtredingen vastlegt van toepassing indien het binnen het jaar door een wet wordt bevestigd. Het gaat hier bijna om een bijzondere-machtenwet die de besluiten die zullen worden genomen, bevestigt. Als er, wanneer over die wet wordt gestemd, amendementen worden aangenomen die bijvoorbeeld de categorieën van overtredingen wijzigen, kunnen er problemen rijzen. Eens te meer wordt de autobestuurder geconfronteerd met twee verschillende regelgevingen en loopt hij het risico dat de minst gunstige op hem wordt toegepast.

Zorgwekkend vind ik ook de bijzondere bepalingen in geval van recidive en verjaring. Ik vrees het ergste, en ik ben bang dat mijn vrees bewaarheid zal worden. U had het ook over de statistieken. Aangezien u aan de criteria gemorrelt heeft, is er geen vergelijking mogelijk.

Bestrafing alleen volstaat niet om het roekeloos rijgedrag op vrijdag- en zaterdagavond een halt toe te roepen. We vragen tevens een betere rijopleiding. Er moet ook veel meer aandacht worden besteed aan de

un Code de droit pénal – vérifier la faisabilité de votre amendement qui fait référence trois fois à des dispositions du Code d'instruction criminelle, sans que nous ayons matériellement le temps de vérifier à quoi correspond tout cela? Encore une fois, j'ai le sentiment que c'est du bricolage. J'imagine que le Sénat, lui, aura le temps et fera une analyse sérieuse de votre nouvelle proposition qui ne me donne guère de garanties. Une fois de plus, il s'agit quand même de deux fois trois mois. Je sais que le tribunal intervient encore mais, à nouveau, sans s'occuper du fond.

De surcroît, il n'y a pas d'appel. Il y a une opposition mais celle-ci, contrairement au Code d'instruction criminelle, ne suspend pas du tout l'exécution du jugement, alors qu'elle aboutit, bien entendu, à constater que la condamnation est nulle et non avenue. Comme par hasard, on s'est référé au Code d'instruction criminelle, mais pas à l'entière de l'article du Code d'instruction criminelle. On a encore créé des difficultés pour l'automobiliste!

Autre dérapage qui n'a pas été corrigé: le refus d'appliquer, en cas d'infraction, la loi la plus favorable. L'article 2, alinéa 2 du Code pénal énonce un principe très clair: "Si la peine établie au temps du jugement diffère de celle qui a été portée au temps de l'infraction, la peine la moins forte sera appliquée". C'est clair! Or, vous faites à nouveau l'inverse. En effet, l'article 31 § 2 de votre projet prescrit que, pour les délits commis avant le jour de l'entrée en vigueur de cette loi, les dispositions de la loi de 1968 revue par la loi Durant restent d'application comme elles l'étaient le jour de l'infraction.

Ainsi, l'ancienne loi obligeait le juge, en cas de condamnation pour infraction grave, à imposer une déchéance minimum de 8 jours, même en cas de suspension, de sursis, de probation. La nouvelle loi - c'est une des rares avancées dont je me félicite - a supprimé cette obligation. Dès lors, si une infraction grave a été commise avant l'entrée en vigueur de la loi, dont nous discutons pour l'instant, c'est-à-dire en février 2006, le juge ne pourra faire état de la faculté qui lui aura été donnée par la nouvelle loi, mais devra imposer une déchéance de 8 jours. Absurde, n'est-ce pas! Car en général, lorsque deux législations successives visent la même infraction, on applique à l'escroc, au pervers, au voleur, la loi la plus favorable, mais pas à l'automobiliste.

Cette mesure est, une fois de plus, condamnée par les procureurs généraux. Non seulement, elle est contraire à l'article 2 alinéa 2 du Code pénal, mais le Conseil d'Etat ajoute qu'elle est contraire à la Convention européenne des droits de l'homme ainsi qu'au Pacte international relatif aux droits civils et politiques. J'ignore si le ministre sait ce que sont la Convention européenne des droits de l'homme et le Pacte international relatif aux droits civils et politiques. Après tout, ce sont des textes de droit. On n'en a cure manifestement, dans la mesure où il faut "strogner" l'automobiliste!

Le dernier volet de la trilogie néfaste concerne les infractions et les sanctions. Je ne reprendrai pas tous les chiffres: une infraction du 2^{ème} degré: 10 à 250 euros; 3^{ème} degré: 30 à 500 euros; 4^{ème} degré: 40 à 500; pour les excès de vitesse: 10 à 500 euros et une amende par kilomètre.

Nous nous sommes félicités de la compréhension dont vous faisiez

veiligheidselementen van de wagens. Tot slot mag men ook niet vergeten dat het inslapen achter het stuur veel ongevallen veroorzaakt.

Het is uiteraard veel gemakkelijker om de rechtsonderhorigen met karrenvrachten voor de rechtbank te brengen.

Het zal u allicht niet verwonderen dat ik dit ontwerp niet kan goedkeuren, maar als trouwe en respectvolle bondgenoot van de regeringsmeerderheid zal ik me onthouden.

preuve à l'égard des automobilistes. En fait, vous avez abaissé les minima, mais pas les maxima! Une multiplication par les corrections légales, si on se retrouve au tribunal, nous donne toujours un plafond des sanctions pour les 3^{ème} et 4^{ème} catégories de 2.500 euros, c'est-à-dire 100.000 anciens francs et pour les autres, de 1.250 euros, soit 50.000 anciens francs.

On nous rétorque, en commission, que le juge n'applique jamais les maxima, qu'il n'y a pas de risque. Dès lors -bête question! - pourquoi faut-il imposer de pareils maxima dans la loi, si on nous dit que le juge n'applique jamais cette disposition? Ne pourrait-on rédiger un Code pénal raisonnable qui fixe des amendes à un niveau qui peut être atteint sans, pour autant, fixer des niveaux effrayants pour le public. Pour calmer ce dernier, on dit que ces possibilités ne seront jamais utilisées.

L'excès de vitesse est évidemment calculé par kilomètre. Cependant, un automobiliste roulant à 132 km/h est-il plus dangereux que celui qui roule à 131 km/h? Il faut toujours un palier mais kilomètre par kilomètre, c'est absurde. Une plage de vitesse de 10 ou 20 km/h me semble plus appropriée.

Harmonisera-t-on vers le haut ou vers le bas? Considère-t-on que rouler à 131,3 km/h revient à 131 km/h et que 131,5 km/h est arrondi à 132 km/h? Cela engendrera de nombreuses contestations quant à la fiabilité des radars. Plusieurs articles ont d'ailleurs contesté la fiabilité des radars. Ils ne sont pas précis à 1km/h près et certainement pas non plus à 0,3 km/h près. Or, 1 km/h en plus représente une amende supplémentaire de 5 à 10 euros dans certaines circonstances - l'équivalent de plusieurs sandwiches suivis d'une bonne bière, sans alcool évidemment!

Malgré nos avertissements, vous avez refusé, à l'époque, de tenir compte des remarques du Conseil d'Etat sur l'insuffisance de classification des infractions. Je ne reviens pas sur ce que vous a dit la Cour d'arbitrage mais vous avez contesté l'attitude du Conseil d'Etat en la matière. C'est inacceptable! La Cour d'arbitrage vous dit que l'on pouvait admettre que la première phase de la réforme ait fait l'objet de la délégation critiquée. Certes, mais nous ne sommes plus dans le cas de la première phase. Le Conseil d'Etat l'a constaté. La première phase a débuté en 2003 et, sur base de la nouvelle classification, le Conseil d'Etat vous a recommandé d'être plus précis dans la classification des infractions. Il ne suffit pas d'établir des catégories: danger direct, danger indirect, danger circonstanciel. Il faut aller plus loin.

Le délai de grâce est dépassé, monsieur le ministre. Nous vous l'avons dit en commission mais nous n'avons eu droit qu'à votre silence. Vous avez décidé de maintenir votre texte et de ne pas tenir compte des amendements.

Subitement, aujourd'hui à 16.00 heures, vous comprenez que vos textes vont voler en éclats à la Cour d'arbitrage et le système a été changé. Dorénavant, l'arrêté royal fixant les infractions restera d'application s'il est confirmé dans l'année par une loi. Il s'agit presque d'une loi de pouvoirs spéciaux qui confirme les arrêtés qui auront été pris. Des problèmes risquent de surgir si, au moment du vote de cette loi, des amendements sont adoptés, par exemple un changement

dans les catégories d'infractions. Une fois de plus, l'automobiliste sera confronté à deux normes différentes avec le risque qu'on lui applique la loi la moins favorable, sans parler des questions de rétroactivité ou non de la loi si elle n'est pas approuvée.

Une petite analyse juridique eût été opportune mais, à 16.00 heures en commission, c'était le dernier des soucis.

Il y aurait également beaucoup à dire sur la répartition des infractions dans ces catégories. Là encore, des questions n'ont pas pu être posées ou n'ont pas obtenu de réponse.

Pourquoi le passage d'un panneau "stop" figure-t-il en deuxième catégorie et le franchissement d'un feu rouge en troisième, et non pas tous les deux en quatrième catégorie, alors que le refus de priorité est responsable, d'après l'Institut belge de la sécurité routière, de 30% des accidents avec dommages corporels, blessés ou morts? Pourquoi place-t-on ces infractions dans des catégories inférieures? Je suis le premier à dire que celui qui franchit un feu rouge sans justification est un danger public; ce sont des catastrophes qui arrivent inévitablement. Je répète ma question. Pourquoi le passage d'un panneau "stop" n'est-il pas en quatrième catégorie? On peut joyeusement le passer!

Chers collègues, savez-vous quel est le niveau de l'infraction consistant à passer un panneau "stop"? Il est exactement le même que celui du stationnement sur un accotement en saillie. De deux choses l'une: soit on exagère pour le stationnement en saillie - ce que je crois -, soit on n'est pas du tout sévère pour le passage du panneau "stop". En tout cas, juxtaposer les deux et prévoir une amende identique pour les deux ... pour ceux qui s'occupent de la sécurité routière, il y a des limites à ne pas dépasser! Peut-être que M. Landuyt circule toujours avec un chauffeur. Moi qui n'en ai pas et qui roule à peu près 50.000 kilomètres par an, je sais ce que représente le passage d'un panneau "stop" par rapport au stationnement sur un accotement en saillie pour aller chercher un pain et un morceau de fromage ou de viande! C'est une incohérence totale!

Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous avais dit que je ne serais pas trop long. On a dit beaucoup de choses en commission et l'excellent rapport de Mme Vautmans, que je remercie d'ailleurs, l'a clairement indiqué.

Tel est mon jugement sur trois points essentiels, à savoir les infractions, en ce compris leurs catégories et les montants financiers, les modalités du retrait du permis sans jugement et la dérogation au principe général de l'application de la loi la plus favorable.

Mon inquiétude ne porte évidemment pas seulement sur ces trois éléments. Monsieur le ministre, vous avez notamment annoncé des dispositions particulières en cas de récidive et de prescription. Je m'attends au pire et je crois que je ne serai pas déçu! A partir du moment où l'on décide de prendre une loi particulière sur la récidive et la prescription, ce n'est sûrement pas pour avantager l'automobiliste par rapport à n'importe quel autre délinquant! J'ai très peur que la situation s'aggrave mais nous verrons plus tard!

Vous allez me répondre qu'il faut arrêter l'hécatombe et que l'on n'est

jamais trop sévère pour les chauffards. Encore faut-il que les sanctions soient proportionnelles à la gravité des fautes commises; c'est ce que beaucoup d'automobilistes contestent. Quand 100% des automobilistes dépassent largement la vitesse permise quelque part, c'est qu'il y a, à cet endroit, une erreur dans la limitation imposée. 100% des conducteurs ne sont pas des brutes sanguinaires! Je ne vois pas comment la sécurité routière s'améliorera en collant des amendes disproportionnées en cas de stationnement interdit, par exemple, amendes que l'on se garde bien de réclamer parfois à des malfrats qui s'attaquent à des personnes et à des biens.

Vous invoquez aussi les statistiques. Etant donné que vous avez modifié les critères, la comparaison est impossible. Jusqu'à présent, je disposais des données de l'Institut belge de sécurité routière et je comparais les diminutions et les augmentations; en général d'ailleurs, je constatais avec plaisir que le nombre de morts et de blessés diminuait d'année en année. Aujourd'hui, les critères ayant été modifiés, toute comparaison devient impossible. On a des statistiques partielles; on nous dit que les polices locales n'ont pas rendu leur rapport. Malgré cela, si l'on regarde vos chiffres, on constate que le nombre d'accidents en Flandre diminue moins qu'en Wallonie alors que l'on sait que la répression est beaucoup plus féroce en Flandre.

Vous avez déjà trouvé une parade en mettant en avant la difficulté en termes d'espace! Il faut bien trouver un argument sinon on considérerait que la répression n'est pas, à elle seule, en mesure de diminuer le nombre d'accidents et leurs conséquences.

D'ailleurs, monsieur le ministre, je le répète encore une fois du haut de cette tribune, il suffit d'examiner les accidents du week-end. Nous n'arrêtons pas d'attirer l'attention des ministres successifs sur ce problème. Vous pouvez placer un policier derrière chaque virage, un radar dans tous les coins, vous n'empêcherez pas, par ce seul fait, la folie des vendredis et samedis soirs. Pendant ces soirées, certaines personnes font fi des règles élémentaires de circulation routière, souvent avec des voitures qu'ils ne conduisent pas en semaine et qui ne sont même pas leur propriété avec des conséquences dramatiques, comme on en a connu tout récemment. Je vous rappelle simplement un certain nombre de drames qui se sont produits avec, au volant de voitures très puissantes des gosses de quinze ans.

Il suffit d'ouvrir les journaux; les statistiques le montrent également: le nombre de drames qui ne se comprennent que par la folie des vendredis et samedis soirs est impressionnant. C'est à ce niveau qu'il faut régler le problème; c'est là qu'il faut essayer de convaincre ces automobilistes de ne pas faire les fous pendant le week-end. Ce que nous demandons finalement, c'est une répression des actes et des manœuvres particulièrement dangereuses et non une embuscade au bout d'une avenue rectiligne déserte le dimanche à 8 heures du matin où le gestionnaire de voirie a fixé des panneaux de vitesse ridiculement bas et où, naturellement, la police se précipite pour coincer 95% des automobilistes. Cette façon de faire n'est pas de la sécurité routière, c'est du pur "tiroir-caisse".

Ce que nous demandons aussi, c'est une meilleure formation à la conduite, précisément dans des conditions difficiles. Cela me paraît essentiel. Il ne suffit pas de savoir se garer dans un petit

stationnement étroit – cela s'apprend – mais de savoir adopter non seulement une conduite défensive mais également une conduite préventive capable de voir et de concevoir ce qui se passe. Je crois qu'il y a encore beaucoup d'efforts à consentir en matière de formation.

Par ailleurs, nous souhaitons – je le demande depuis très longtemps – une attention beaucoup plus grande portée sur les organes de sécurité (pneus, amortisseurs, freins), ainsi que sur des phénomènes prenant de plus en plus d'importance dans les accidents comme l'assoupissement au volant – certaines études relèvent 30% d'accidents dus à l'assoupissement au volant; on roule à 120 km/h avec son "cruise control" et on ne voit pas ce qui se passe devant soi – ou l'emprunt de la voiture du vendredi et du samedi soir qui conduit à des catastrophes.

Nous demandons aussi la détermination de chaque catégorie de risques d'accidents avant d'y apporter la réponse différenciée et adéquate.

Monsieur le président, monsieur le ministre, cette politique est évidemment beaucoup plus difficile que celle qui consiste à envoyer de pleines charrettes de pré-condamnés au tribunal. Néanmoins, ce sont peut-être ces mesures là qui seraient de nature à améliorer nettement la sécurité routière. C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, vous ne serez pas étonné par le fait que je ne pourrai pas voter en faveur de votre projet. Mais, comme je suis le soutien fidèle et respectueux de la majorité gouvernementale, je m'abstiendrai sur ce projet.

Le **président**: Monsieur Casaer, je vous donne la parole pour votre "maiden speech"

01.20 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, bedankt om nog even bij ons te zijn laat op de avond. Ik ga proberen even kort te zijn als collega Monfils, misschien zelfs nog korter. Ik wens vier punten te bespreken.

Ten eerste, wat de wet zoals ze tot op heden bestaat, betreft, er kan enkel worden vastgesteld dat ze op juridisch-technisch vlak niet perfect was, anders zou het Arbitragehof er niet in vier arresten kritiek op hebben geleverd. De kern van de wet was de bevordering van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid, wat vandaag, morgen, de volgende maanden en jaren uiterst belangrijk is en blijft.

Président: Olivier Chastel, deuxième vice-président.

Voorzitter: Olivier Chastel, tweede ondervoorzitter.

Het schokeffect van de wet en de boetes heeft zijn resultaat niet gemist. Bepaalde collega's wijzen erop dat veeleer een hoge pakkans in plaats van hoge boetes de juiste aanpak is. Volgens mij is het geen of-of-verhaal. Wie zal zich generen om te snel te rijden als de pakkans hoog is maar de boete slechts 5 euro bedraagt. Omgekeerd zijn hoge boetes zonder een serieuze pakkans evenmin de oplossing.

De meeropbrengsten van het Verkeersboetefonds en de verkeersbarometers hebben voldoende aangetoond dat de automobilist zijn verkeersgedrag wel degelijk gewijzigd heeft en rekening heeft gehouden met de nieuwe wetgeving in zijn dagelijks

01.20 Dylan Casaer (sp.a-spirit): La loi existante n'est manifestement pas parfaite d'un point de vue technico-juridique. Elle avait pour principal objectif d'améliorer la sécurité et la viabilité de la circulation routière.

Elle a produit un effet de choc qui n'a pas manqué son objectif. Certains collègues ont estimé que l'augmentation des chances d'intercepter les auteurs était plus importante que l'augmentation des amendes, mais il ne s'agit pas de choisir entre l'une ou l'autre. Les recettes plus élevées du fonds des amendes routières et le baromètre de la circulation montrent que l'automobiliste a modifié son comportement sur la route. Certaines amendes étaient élevées mais la situation des victimes de la route et de leur entourage est encore moins enviable.

verkeersgedrag. Men kan op de wegen merken dat mensen veel beter de regels respecteren dan een paar jaar geleden.

Ik zal niet betwisten dat er boetes waren en zijn die redelijk hoog zijn. Men mag evenwel nooit vergeten dat degenen die een superboete krijgen, vaak de verkeersslachtoffers zijn en hun omgeving, mensen die door een ongeval getroffen en daar nog maanden en jaren last van hebben. Het gaat altijd om iemands vader of moeder of kind of vriend of collega. Ik ken een aantal schrijnende ongevallen in mijn omgeving. Voor die mensen is, op het ogenblik van het overlijden van een dierbaar iemand, het licht in hun leven uitgegaan. Jaren later hebben ze er nog last van en hebben ze moeite om dat te verwerken.

Ook de collega's hebben, mijns inziens, kunnen vaststellen dat het huidige ontwerp geen resultaat is van politiek gehakketak. In de commissie voor de Verkeersveiligheid werden heel wat vergaderingen aan de problematiek gewijd en werden tal van verenigingen, van de Fietzersbond tot Touring – om de extremen uit te kiezen –, bij de werkzaamheden betrokken.

Men kan er niet naast dat de interne coherentie en de logica van het nieuwe systeem van boetes en van het achterliggend systeem waarbij bepaalde criteria worden vooropgezet, een verbetering zijn.

Voor de kritiek van de Raad van State op artikel 29 en op de criteria die gehanteerd worden om de boetes aan vast te hangen, die hij vanop zijn juridische Olymposberg formuleert, kunnen we respect hebben. Anderzijds stel ik ook vast dat hij in zijn advies zelf geen suggesties doet om naar oplossingen te gaan en dat ook in de teksten die de collega's voorstelden, er eigenlijk geen echte afdoende criteria waren die wel degelijk een totale zekerheid zouden bieden.

Kunnen wij voorspellen wat andere rechtbanken en hoven in de toekomst daarover kunnen beslissen? Neen, het is voor een deel blijkbaar bang afwachten. Wij hebben vannamiddag nog met een amendement gepoogd om aan de wetgever als dusdanig de laatste toets te laten. We hopen dat dat zal kunnen volstaan.

Naast de positieve punten zijn er in de nieuwe indeling, die in het koninklijk besluit zal vervat zijn, ook bepalingen waar we minder tevreden mee zijn. Dat mag ook wel. Ik denk aan de indeling van sommige overtredingen, zoals het dragen van de gordel. Men heeft gezegd dat de achtergrond ervan is dat het de eigen veiligheid van de chauffeur betreft; als hij de gordel niet draagt, neemt hij het risico. Dat is in beperkte mate zo, maar ik denk dat we toch niet mogen vergeten om mensen soms tegen zichzelf te beschermen. Vergeet ook niet dat, als er een verkeersongeval gebeurt, de samenleving een deel van de kosten draagt. Mensen moeten verzorgd worden enzovoort. Dat is het eerste punt. Ten tweede, als het gaat over minderjarigen of kinderen op de achterbank, is het toch ook belangrijk dat de volwassenen, de ouders zeker, ervoor zorgen dat die inzittenden voldoende beschermd zijn en dat zij als projectielen door de wagon en doorheen de voorruit vliegen.

U weet – dit kan niet ontkend worden – dat aan een dergelijke indeling ook een bepaald politiek compromis ten grondslag ligt. Dat is nu eenmaal eigen aan de politiek. Het is soms een beetje geven en soms een beetje nemen. Van wie het daar totaal niet mee eens kan

Le projet actuel n'est pas le résultat de querelles politiques. La commission fédérale de la Sécurité routière y a accordé une attention particulière et de nombreuses associations ont été associées aux travaux. La cohérence interne et la logique du système des amendes ont été améliorées.

Le Conseil d'État a émis un certain nombre de critiques à l'égard de l'article 29 et des critères sur la base desquels sont infligées les amendes. Nous devons tenir compte de ces critiques du Conseil d'État qui, toutefois, ne nous a fait aucune suggestion. Les amendements ne fixaient pas non plus de critères offrant une sécurité totale. Nous devons donc attendre, non sans crainte, comment statueront les cours et les tribunaux. Nous espérons que l'amendement qui tend à laisser le dernier mot au législateur suffira.

En revanche, nous ne sommes pas satisfaits du classement de certaines infractions comme le fait ne pas avoir attaché sa ceinture de sécurité. Quand un automobiliste ne sangle pas sa ceinture, il prend un risque personnel, mais nous pensons qu'il faut aussi protéger les gens contre eux-mêmes. D'autant qu'en cas d'accident de la route, la société supporte une partie des frais et, par ailleurs, les enfants assis sur la banquette arrière doivent être, eux aussi, protégés suffisamment. Ce classement est un compromis politique. Certains de nos collègues ont critiqué, et ils n'avaient pas tout à fait tort, le traitement des infractions. Notre collègue Van den Bergh savait quelle serait la teneur de l'avis des procureurs généraux avant qu'ils ne le rendent officiellement. Ses amendements en étaient inspirés.

zijn, vraag ik mij af of die wel geschikt is voor de politiek op de manier waarop wij in ons land de politiek moeten bedrijven.

Wat betreft de behandeling van het ontwerp, heeft een aantal collega's al fel kritiek geleverd. Die kritiek is misschien niet volledig ten onrechte, maar we hebben tijdens de behandeling kunnen vaststellen dat collega Van den Bergh van CD&V – achtbare en constructieve collega, hier daarjuist iets minder, maar tijdens de besprekingen viel dat goed mee – blijkbaar belangrijke voorkennis van het advies van de procureurs-generaal had. Blijkbaar werden zelfs zijn amendementen ietwat mee geïnspireerd door bepaalde van deze commentaren. In een ander land zou men zich daarover kunnen verwonderen, maar men is in ons land al een en ander gewoon.

01.21 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Casaer, ik heb inderdaad suggesties gekregen om de tekst juridisch wat aan te passen. Die correcties werden evenzeer naar het kabinet van uw achtbare minister doorgestuurd.

01.22 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Dat is juist. Ik verwijt u dat niet, ik stel dat alleen vast. Niet meer dan dat. Het klopt dat u een deel van de amendementen vooraf hebt bezorgd. Ik heb u daarvoor toen trouwens ook bedankt, want ik vond dat een constructieve manier van werken. Ik zal daarop straks nog terugkomen.

Wij hebben ook met verwondering kennis genomen van de houding en uiteenzetting van bepaalde leden van de MR-fractie. Blijkbaar is er in die partij een haar in de boter. Wij hebben in de Vlaamse pers af en toe kennis genomen van het feit dat er bij de VLD af en toe een haar in de boter zit. Dat is voldoende duidelijk gemaakt, wij zullen het daarover niet hebben. Ik stel echter vast dat de houding van de voorzitter en vice-minister van de MR en de houding die de MR in de commissie aannam minstens een aantal nuances vertoonde. Wij hebben daarvan nota genomen.

Wij hebben er bij het einde van de commissiebesprekingen nog even aan gedacht om dit le loi-Monfils te noemen omwille van zijn heel gefundeerde en brede uiteenzettingen tijdens de discussie in de commissie, maar dat wilden wij hem uiteraard niet aandoen.

Wij hebben ook vernomen, zowel hier als tijdens de bespreking in de commissie, dat sommigen vinden dat de automobilist gecriminaliseerd wordt, dat het de eeuwige boeman is en dat de zwakke weggebruiker op een piëdestal zou worden gezet. Ik wens dit toch te ontkennen. In de behandeling voor de politierechtbanken zien wij dagelijks dat ook zwakke weggebruikers aansprakelijk worden gesteld voor hun fouten. Ik denk dat wij ook niet naast het objectieve gegeven kunnen dat als een fietser tegen een wagen rijdt er een verschil is met een wagen die tegen een fietser rijdt. Dat kan soms een verschil in behandeling verantwoorden.

In het volgende kan ik de heer Monfils niet in zijn logica volgen. Hij had het over het feit dat in de artikelen 419bis en 420bis van de strafwet in straffen werd voorzien voor automobilisten. Hij zegt dat dit niet kan. Daarnet zegt hij echter dat er een harde kern van

01.21 Jef Van den Bergh (CD&V): Des propositions tendant à apporter des corrections juridiques au texte m'ont effectivement été transmises. Elles ont aussi été communiquées au cabinet.

01.22 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ce n'est qu'un constat.

La position de certains membres du groupe MR nous a étonnés. Nous avons pris acte des nuances entre le point de vue du président du MR et celui des membres MR de la commission.

Certains estiment que l'automobiliste est assimilé à un délinquant et que l'usager faible est placé sur un piédestal. Cependant, les tribunaux de police tiennent aussi compte des torts de ces usagers faibles lorsqu'il s'agit d'établir les responsabilités. La situation du cycliste heurtant une voiture n'est pas comparable, en effet, à celle de l'automobiliste heurtant un cycliste. Selon M. Monfils, il est impossible que les articles 419bis et 420bis du Code pénal infligent des sanctions aux automobilistes. Il vient toutefois d'évoquer l'existence d'un noyau dur de criminels de la route auquel il faut s'attaquer. Les propos de M. Van den Eynde allaient dans le même sens. Je m'étonne qu'une mesure visant à retirer leur permis de conduire à ces criminels de la route pendant plus de quinze jours, dérange ces collègues. Les articles 419bis et 420bis ont aussi

verkeerscriminelen is waartegen wij heel streng moeten optreden. De heer Van den Eynde sprak tijdens de bespreking ook over mensen in zijn buurt, Gent, die zich op een totaal normeloze manier in het verkeer gooien.

De straatracers zijn daar misschien het extreemste voorbeeld van. Dan verwondert het mij toch enigszins dat diezelfde collega's het er moeilijk mee hebben dat een beveiligingsmaatregel wordt voorgesteld met betrekking tot dergelijke verkeerscriminelen om hun rijbewijs voor iets langer dan vijftien dagen in te trekken. Ik kan u zeggen dat het toch moeilijk verwerkbaar is wanneer mensen in hun omgeving een verkeersslachtoffer meemaken en vijftien dagen later dezelfde chauffeur terug met de wagen zouden zien rijden. Ik denk dat met betrekking tot de tekst die nu voorligt, het evenwicht tussen de rechten van verdediging, enerzijds en de mogelijkheid om ook een deftige beveiligingsmaatregel wat dat betreft te nemen, anderzijds, wel degelijk bereikt is.

Bovendien is het feit dat de artikelen 419bis en 420bis nog bestaan, ook belangrijk met betrekking tot de wet op de voorlopige hechtenis. Dat mag men toch ook niet vergeten als dusdanig.

01.23 Guido De Padt (VLD): Ik denk dat er op het eerste gezicht een klein misverstand is. De artikelen 419 en 420 voorzien in een grotere bestraffing wanneer onopzettelijke slagen en verwondingen worden toegebracht door middel van een voertuig. Het gaat hier over onopzettelijke slagen en verwondingen. Er zijn bemerkingen bij de vaststelling dat er blijkbaar toch geen echte zinvolle argumentering is waarom er een hogere bestraffing moet zijn wanneer de slagen en verwondingen worden toegebracht door middel van een voertuig, dan wel op een andere manier. Wanneer je iemand een messteek geeft, dan zie ik bij wijze van spreken niet goed in waarom dit minder streng zou moeten bestraft worden dan wanneer je iemand verwondingen toebrengt door middel van een voertuig. Ik geloof dat men het daar ook in de commissie bijna over eens was, ook de minister, dat over de motivering om dat verschil in bestraffing te verantwoorden, in de toekomst een grondig debat moest worden gevoerd. Wij hebben daar ook in eerste instantie wat bemerkingen over gemaakt.

Trouwens, ik dacht in eerste instantie ook dat de minister gelijk had en ons kon ervan overtuigd hebben om daar niets aan te doen, maar ik geloof dat de MR, bij monde van de heer Monfils, op dat vlak wel voldoende argumenten had geponeerd om dat toch eens in vraag te stellen in de toekomst. Het debat over de bestraffing, ook over de recidive en dergelijke, mag eens grondig gevoerd worden. Op welke manier moet men die bestraffing toepassen? Ik geloof dat men hier niet echt te maken heeft met de verkeerscriminaliteit op het vlak van echte criminelen die zich bewust schuldig maken aan die criminaliteit, maar dat dit eerder te maken heeft met een andere vorm van bestraffing. Het is in die zin dat men soms zegt dat men de autobestuurder wat meer stigmatiseert en criminaliseert. Het is in dat verband, denk ik, dat we dit debat in de toekomst moeten voeren.

01.24 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, de eerste helft van het betoog dat ik wou houden, werd net ontwikkeld door de heer De Padt. Ik zal dit niet herhalen. Ik deel zijn mening terzake, ook die van de heer Monfils.

leur importance en ce qui concerne la loi sur la détention préventive.

01.23 Guido De Padt (VLD): Les articles 419 et 420 prévoient des sanctions plus lourdes en cas de coups et blessures involontaires portés au moyen d'un véhicule. Cette mesure n'a pas été étayée par une argumentation judicieuse. Les membres de la commission étaient pratiquement d'accord pour mener ultérieurement un débat approfondi sur ce thème. Le MR a posé suffisamment de questions à ce sujet.

01.24 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Je souscris à ce que M. de Padt vient de dire et je partage l'avis de M. Monfils en la matière. L'automobiliste est

Er is een tweede zaak die ik daaraan nog wou toevoegen. Er is een soort ideologische visie ontstaan waaruit blijkt dat men systematisch – ik weet niet waarom – de automobilist belaaft met alle zonden van Israël. U hebt gelijk wanneer u zegt dat ik het in de commissie voor de Infrastructuur meer dan eens gehad heb over de terreur die in onze steden wordt gezaaid door straatraces. Ik zou toch willen uw aandacht vestigen op het feit dat het gedrag van die zogenaamde zwakke weggebruikers, de fietsers, in diezelfde stad soms even gevaarlijk is. Die mensen heeft men nu eenmaal wijsgemaakt dat zij altijd gelijk hebben, dat zij de zwakker, zachte en tedere weggebruikers zijn, in die mate dat hun gedrag moorddadig is, vooral voor zichzelf. Dat moet eens beklemtoond worden.

Président: Jean-Marc Delizée, premier vice-président.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée, eerste ondervoorzitter.

01.25 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de collega's voor hun interessante bemerkingen wat maakt dat er toch nog wat vuur in het debat komt. Dat is altijd goed, mijnheer de minister, hoop ik.

Wat betreft de tussenkomst van de heer De Padt, denk ik dat het klopt dat we het debat in een breder kader moeten voeren. De minister heeft zich daartoe ook geëngageerd om dat samen met zijn collega van Justitie en de leden van de commissie voor de Justitie te doen. Ik had ook begrepen dat het eveneens belangrijk is om de wet op de voorlopige hechtenis te kunnen toepassen in een aantal van dergelijke gevallen en dat de sancties bleven bestaan.

Wat betreft het betoog van collega Van den Eynde, kan ik het volgende zeggen. Ik weet, mijnheer Van den Eynde, dat u dit ons, socialist, enigszins verwijt en dan zeker in uw eigen thuishaven. Ik heb daarvan nota genomen. Het is absoluut niet zo dat wij zeggen dat een fietser of een voetganger de regels niet moet respecteren. Ik weet niet hoe dat in Gent zit maar bijvoorbeeld in Aalst worden er heel geregeld, en zeker bij het begin van het schooljaar, fietsers gecontroleerd om te zien of hun fiets reglementair in orde is. In eerste instantie wordt misschien een waarschuwing gegeven maar er wordt soms ook geverbaliseerd. Wat dat betreft, denk ik niet dat het de bedoeling is om zwakke weggebruikers "d'office" buiten schot te laten. Ik vind dat er een objectief element bestaat, met name dat iemand die met een voertuig rijdt, zeker als het een vrachtwagen of een bus is, een ander risico vertegenwoordigt dan iemand die met een fiets rijdt of te voet rondloopt.

Er werd ook verwezen naar de bijwijlen chaotische besprekingen in de commissie. Ik denk niet dat dit volledig kan worden ontkend. Ik denk dat ons op dat vlak allen een inspanning wacht. Ik ben nog redelijk nieuw in dit Parlement, maar ik heb toch al tien jaar ervaring als advocaat achter de rug. Af en toe kan men enigszins verwonderd zijn over de wijze waarop soms aan wetgevend werk wordt gedaan.

Dat vergt een inspanning van ons allemaal. Sommigen die de regering gemakkelijks halve een en ander verwijten, dienden dezelfde dag in de commissie amendementen in. Collega Van den Bergh, u hebt inderdaad de hoofdmoot van uw amendementen voorafgaandelijk bezorgd aan de leden van de meerderheid - ik weet niet of u ze aan de andere kamerleden hebt

actuellement accusé de tous les péchés du monde. Nous avons abordé le problème des courses automobiles sur la voie publique à plusieurs reprises en commission mais le comportement des cyclistes est parfois tout aussi dangereux. On leur a fait croire qu'ils étaient toujours en droit, mais ils mettent avant tout leur propre vie en danger.

01.25 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Il est exact que le débat doit être mené dans une perspective plus large. Le ministre s'est engagé à mener effectivement ce débat en collaboration avec la ministre de la Justice et la commission de la Justice. Il est important que la loi sur la détention préventive puisse être appliquée dans certains cas et que les sanctions soient maintenues.

Nous n'affirmons nullement que les cyclistes ou les piétons ne sont pas tenus de respecter les règles. Le contrôle existe également en ce qui les concerne, mais les automobilistes représentent quand même un autre risque.

Il est vrai que les discussions ont parfois été chaotiques mais la contribution de tous est nécessaire pour remédier à une telle situation. D'aucuns ont reproché tout cela au gouvernement mais présentaient des amendements le jour même. M. Van den Bergh a certes communiqué la plupart des amendements à l'avance à la majorité même s'il a dû encore déposer deux sous-amendements par la suite.

La sécurité routière et la viabilité du trafic restent des priorités pour le sp.a. L'adaptation des amendes ne doit pas résulter en un laxisme accru. D'aucuns préconisent le retour au calme en ce qui concerne la loi sur la sécurité

bezorgd -, waarvoor dank. Dat stelde iedereen in staat ze goed door te nemen. Ik heb vandaag toch echter moeten vaststellen dat u bij wijze van twee kleine technische bij-amendementjes nog iets hebt moeten rechtzetten, maar dat begrijp ik. Niets menselijks is u vreemd. Ik geef toe dat sommige amendementen van mijn hand ook nog achteraf werden gecorrigeerd aan de hand van subamendementen.

Ten slotte, wat biedt de toekomst? Voor sp.a blijven verkeersveiligheid en -leefbaarheid ook de komende jaren absolute prioriteiten. We vinden ook dat het feit dat de boetes enigszins werden aangepast niet weer mag leiden tot een grotere laksheid in het verkeer. Het mag zeker niet als een signaal worden opgevat dat we een deel terugnemen van hetgeen we destijds als prioriteiten naar voren hebben geschoven.

We hebben uit een aantal hoeken gehoord: wij pleiten voor rust in de verkeerswet. Ik heb daarvoor respect. Dat mag echter niet leiden tot berusting. Het verkeer is net als de samenleving een evoluerend gegeven en er zullen ook de volgende jaren nieuwe fenomenen opduiken.

We hebben tijdens de bespreking van de wet in de commissie met collega's en met de minister vastgesteld dat er nog werk aan de winkel is op verschillende gebieden. Het werd al aangehaald door sommige collega's. Belangrijke aandachtspunten blijven bijvoorbeeld het bestrijden van recidivisme, het aanleggen van een databank om overtredingen in op te nemen om aldus recidivisme effectief te kunnen bestrijden, de termijnen voor verjaring, betere en snellere statistieken waardoor we - dit is dan een deel van het werk van de minister van Economie - snel op de bal zouden kunnen spelen en de wet snel zouden kunnen evalueren en bijsturen indien nodig, de strijd tegen verkeerscriminaliteit, de strijd tegen straatraces, ongevallen met vrachtwagens enzovoort.

Collega Van den Bergh, ook de strijd tegen het vluchtmisdrijf blijft een prioriteit. Misschien hebt u dat verkeerd begrepen. Het is niet omdat we hebben gezegd dat daarvan snel werk moet worden gemaakt dat het geen prioriteit zou blijven. De minister heeft zich ertoe geëngageerd om daarvan werk te maken en we zullen daarop, nadat we deze zomer van een welverdiende rust hebben kunnen genieten, zeker terugkomen.

U weet echter – over dat punt heb ik dezelfde opinie als mevrouw Vautmans – dat de spijttijd waarover u het steeds heeft, echt mijn ding – en bij wijze van spreken ons ding – niet is.

Dit weekend nog gebeurde er in Nijlen een vluchtmisdrijf. De dader doet, na het omverrijden van een persoon, die daardoor ook overlijdt, nog een terrasje. Een uur na de feiten wordt hij door de politiediensten dronken op dat terras teruggevonden. Die man was zich volgens mij geen moed gaan indrinken om zich binnen de drie uur na het ongeval bij de politiediensten aan te melden. Deze persoon vertoonde verwerpelijk gedrag. Dat moeten we blijven bestrijden. Daarvoor kan geen spijt of respijt bestaan.

Het werk dat wij hier hebben afgeleverd en dat wij hier vanavond hopelijk zullen goedkeuren, is uiteraard maar een deel van het werk. Ook de politiediensten en justitie moeten hun werk doen. Effectieve

routière, mais il ne doit pas donner lieu à une sorte de résignation. De nouveaux phénomènes apparaîtront en effet dans les prochaines années. Les principales préoccupations restent la lutte contre la récidive, la création d'une banque de données à cet effet, les délais de prescription, de meilleures statistiques disponibles plus rapidement et la lutte contre la délinquance routière, les courses urbaines et les accidents impliquant des camions. La lutte contre les délits de fuite reste également une priorité. Le ministre entend s'y atteler, ce que nous évaluerons après l'été. Je ne suis toutefois pas enthousiaste en ce qui concerne le "délai de repentir" dont parle M. Van den Bergh. Je partage l'avis de Mme Vautmans à ce sujet.

Les services de police et le parquet doivent également faire leur travail, car le risque réel de se faire verbaliser et les poursuites restent des éléments importants. La police fédérale ne reçoit pas de l'argent du fonds de la sécurité routière à titre gratuit. Le ministre doit veiller par le biais d'une campagne à ce que le public soit bien informé avant l'entrée en vigueur de la loi.

pakkans en effectieve vervolging zijn en blijven belangrijk. De federale politie krijgt ook geld uit het verkeersveiligheidsfonds. We mogen dus ook verwachten dat we voor die centen iets terugkrijgen.

Mijnheer de minister, het is ook belangrijk dat u door middel van een goede informatiecampagne de wet uitdraagt naar de mensen en ervoor zorgt dat de mensen goed geïnformeerd zijn vanaf – en liefst nog vóór – het moment dat de wet in werking treedt.

Mijnheer de voorzitter, ik rond af.

De **voorzitter**: Mijnheer Casaer, de heer De Padt wenst u te onderbreken.

01.26 Guido De Padt (VLD): Mijnheer Casaer, ik zou van uw aanwezigheid gebruik of misbruik willen maken om via uw kanaal aan de minister te vragen hoever het staat met het verkeersveiligheidsfonds.

Mijnheer de minister, de gemeenten of de lokale politiezones moeten vóór 1 september 2005 hun verkeersveiligheidsovereenkomsten opmaken om in aanmerking te kunnen komen voor het verkeersveiligheidsfonds. Momenteel hebben zij echter nog geen enkele richtlijn gekregen. Er is nog geen koninklijk besluit om ons voor te schrijven op welke manier wij de verkeersveiligheidsovereenkomsten moeten opstellen. Zij zouden ook nog allemaal moeten worden goedgekeurd door de zonale veiligheidsraden, waarin de DirCo's en de procureurs zitting hebben.

Ik vrees dat, wanneer we de mensen in de maanden juli en augustus moeten samenroepen, we het risico lopen dat de verkeersveiligheidsovereenkomsten niet zullen kunnen worden goedgekeurd door de zonale veiligheidsraden.

Mijnheer de minister, staat daar een sanctie op?

Wanneer zal het koninklijk besluit verschijnen of is het in opmaak?

Wanneer zullen we dus de richtlijnen krijgen?

Mijnheer Casaer, ik moet mij verontschuldigen, dat, omdat u het even hebt vernoemd, ik via een carambole aan de minister enige uitleg vraag.

01.27 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik kan het niet uit het hoofd zeggen. Het is immers in carambole met de minister van Binnenlandse Zaken. Aangezien ik het niet volledig zelf in de hand heb, gaat het iets trager dan anders. Ik zal het even nakijken.

01.28 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik besluit.

Mijnheer De Padt, ik dank u voor uw interessante bijkomende vraag, die u ongetwijfeld volgende week in de commissie voor de Binnenlandse Zaken aan de bevoegde minister zult stellen.

Collega's, kortom, op basis van de besprekingen in de commissie en van de bespreking die hier vandaag werd gevoerd, kunnen wij vaststellen dat onze commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven nog niet technisch werkloos zal zijn na

01.26 Guido De Padt (VLD): Qu'en est-il du fonds de sécurité routière? Les zones de police locales doivent établir leurs conventions de sécurité routière pour le 1^{er} septembre 2005, mais aucun arrêté royal n'a encore été pris concernant les modalités applicables. En outre, ces conventions doivent être approuvées par les conseils zonaux de sécurité dont font partie les DirCo et les procureurs. Si nous devons les réunir au cours des mois d'été, nous risquons que les conventions ne soient pas approuvées. Une sanction est-elle prévue dans pareil cas? Quand l'arrêté royal sera-t-il publié?

01.27 Renaat Landuyt, ministre: Je vais vérifier ce point.

01.28 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Après sa réunion d'aujourd'hui, la commission de l'Infrastructuur ne sera pas au chômage technique. Elle aura encore du pain sur la planche car chaque victime d'un accident de la route est une victime de trop.

vandaag. Ik zeg dat voor wie dat hoopte of vreesde. Dat zal niet het geval zijn. Er blijft nog veel werk op de plank liggen.

Elk slachtoffer, elk verkeersslachtoffer blijft er een te veel. Daarover zijn wij het toch allemaal eens. Op macrovlak zijn zij misschien onderdeel van een statistiek die wordt gepubliceerd, maar op microvlak blijven het telkens menselijke drama's waarvan wij ons terdege moeten bewust zijn en in welk verband wij alles moeten doen om ze te voorkomen.

De **voorzitter**: Mijnheer Casaer, proficiat met uw maidenspeech. (*Applaus*)

Mijnheer Van den Eynde, het is niet uw maidenspeech, maar u hebt wel het woord.

01.29 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, met uw toestemming zou ik even heel kort willen blijven stilstaan bij de ideologische benadering van sommige verkeersproblemen.

De heer Casaer heeft gezegd dat het niet zo is dat men systematisch de controle op auto's en automobilisten verscherpt en fietsers of voetgangers ongemoeid laat. Hij heeft daarmee overschot van gelijk. Dat is ook niet zo. Het is echter wel zo dat men in bepaalde steden in Vlaanderen – ik weet niet of het zo is in Wallonië – een soort mentaliteit gecreëerd heeft waarbij fietsers zich in feite superbeschermden mensen wanen. Dit vormt een groot risico voor henzelf. Ik ben altijd bereid om collega's bij avond rond te leiden in de straten van de stad waar ik woon. Mochten ze mij niet geloven, ik kan een tour van gevaarlijke fietsroutes volgen waarvan hun ogen zouden openvallen.

Mijnheer de minister, collega's, dit gezegd zijnde, ik zou willen beginnen met een parafrase op het Communistisch Manifest.

Er dwaalt een spook door dit Parlement, er dwaalt een spook door de commissie voor de Infrastructuur van het Parlement. Dat is het spook van Isabelle Durant. Isabelle Durant heeft hier gedurende een paar jaar de materie die wij vandaag behandelen, geteist. Dat woord is niet overdreven. Zij teisterde regelmatig de commissie voor de Infrastructuur. Collega's die er deel van uitmaken mogen mij tegenspreken indien ik in hun ogen zou overdrijven. Wanneer het bijvoorbeeld gaat over Zaventem, hoor ik mensen van verschillende partijen, zowel Franstalige als Nederlandstalige, gewag maken van een heimwee naar het pre-Durant-tijdperk. Dat is precies hetzelfde wat verkeersveiligheid betreft. Die dame werd verschillende jaren ongemoeid losgelaten op de verkeersproblematiek in dit land. Dat is faliekant afgelopen, laten wij dat bekennen.

Ik geef toe dat het nu, achteraf, gemakkelijk is om alle schuld op haar schouders te leggen. Ik wil er de collega's van de meerderheid echter toch aan herinneren dat mevrouw Durant hier gedurende een paar jaar de verkeerspolitiek gegijzeld heeft, en dat zij een nefaste – dat woord is niet te sterk – invloed uitgeoefend heeft op de verkeersproblematiek bij ons. Dat is toch maar gebeurd in het raam van een paarse regering. De andere beleidspartijen van de meerderheid zijn dus mee verantwoordelijk.

Le **président**: Je félicite M. Casaer qui vient de prononcer son premier discours de membre de la Chambre. (*Applaudissements*)

01.29 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Je voudrais dire un mot au sujet de l'approche idéologique de certains problèmes liés à la circulation routière. Il est en effet inexact que le contrôle des automobilistes soit durci systématiquement et que les cyclistes et les piétons restent impunis. Mais dans certaines villes flamandes, on a fait naître dans l'esprit des gens une mentalité qui fait que les cyclistes ont l'impression d'être surprotégés et c'est cette impression, justement, qui les rend particulièrement vulnérables.

Un spectre plane au-dessus du Parlement, celui d'Isabelle Durant. Pendant son mandat ministériel au sein du premier gouvernement violet, les questions relatives à la circulation routière ont eu à pâtir de ses interventions. Après la politique presque aussi désastreuse du ministre Anciaux, il incombe à présent au ministre Landuyt de recoller les morceaux. Nous constatons tout de même une amélioration, en dépit de nos critiques sur la méthode de travail chaotique, qui s'explique notamment par les nouvelles propositions que le gouvernement lance systématiquement en commission de l'Infrastructuur.

En moyenne, trois personnes perdent chaque jour la vie sur nos routes. Adapter la loi sur la circulation routière n'est qu'un

Nu, mijnheer de minister, moet u de gebroken potten lijmen. Ik moet zeggen: u bent de tweede die er een poging toe doet. Na mevrouw Durant kwam de heer Anciaux. Dat was al bijna even rampzalig.

Ik moet toegeven dat het Landuyt-tijdperk op dat vlak alleszins een verademing betekent. Het is waar: wij hebben veel kritiek op het voorliggend ontwerp. Het klopt dat het chaotisch ontstaan is. Het klopt ook dat er heel wat verbeteringen aan zouden kunnen gebeuren. Maar in elk geval, dat moeten we toegeven: in verhouding met wat daarvoor bestond, is het een verbetering. Mijnheer de minister, ik wil u toch zeggen dat het ook moeilijk erger gekund zou hebben.

Bovendien moet ik eraan toevoegen dat die verbeteringen van het systeem ontstaan zijn in chaos. Dat woord is daarstraks ook al gevallen. Ik denk dat dat niet overdreven is.

De commissievergaderingen verliepen vaak zeer chaotisch, niet omwille van het chaotische gedrag van de leden maar omdat de regering systematisch met nieuwe voorstellen op de proppen kwam. Ik geef evenwel grif toe dat het niet eenvoudig was om deze problematiek aan te pakken op basis van hetgeen reeds bestond.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorig weekend zijn er 16 dodelijke verkeersongevallen gebeurd, voornamelijk met jonge mensen, motorrijders, fietsers en voetgangers. Volgens de statistieken sterven dagelijks 3 mensen in het verkeer. Dat de media daar aandacht voor hebben, lijkt me logisch. Dit gaat ons allen aan.

Vandaag bespreken we een aanpassing aan de verkeersveiligheidswet. Het is weliswaar een belangrijke aanpassing maar ze zal niet alles oplossen. Daar is veel meer voor nodig. De verkeersveiligheidswet is slechts een hulpmiddel om te komen tot een meer verkeersveilige samenleving waar minder doden en minder gewonden vallen. Ik geef graag toe dat verkeersveiligheid ook te maken heeft met mentaliteit, opvoeding, onderwijs. Deze punten kan men wettelijk niet regelen. Vandaar dat ik gezegd heb dat we op dit vlak allemaal een verantwoordelijkheid te dragen hebben.

Op basis van de verkeersveiligheidsbarometer die u op regelmatige tijdstippen bekendmaakt, mijnheer de minister, stellen we vast dat het aantal doden en gewonden daalt. Dat is goed nieuws. U geeft evenwel zelf toe dat deze verkeersbarometer geoptimaliseerd moet worden. Bovendien gaat het initiatief uit van uw kabinet. Zonder u ervan te beschuldigen bewust subjectief te zijn, kunnen we alleen vaststellen dat u in deze zaak betrokken partij bent en dat we een meer objectieve bron moeten kunnen raadplegen. Dat brengt ons bij de situatie dat wij de indruk hebben dat het met de verkeersveiligheid de goede kant uitgaat maar dat dit niet kan bewezen worden vermits de meest recente cijfers van het NIS dateren van 2002. Ik hoop dat het niet de weg opgaat van de criminaliteitscijfers. Op geregelde tijdstippen verkondigt men dat het de goede kant opgaat. Dit is ook gebaseerd op deelstatistieken. Globale cijfers blijven achterwege. Dat is de methode-Verhofstadt maar reeds lang niet meer overtuigend.

Trouwens, niet alleen wat de cijfers betreft, bestaat er nog onduidelijkheid, ook wat de oorzaak van verkeersongevallen zelf betreft. Er is in het verleden weinig of geen onderzoek naar gedaan. Ik

remède partiel. La sécurité routière n'est pas seulement une affaire de réglementation. Elle dépend tout autant des mentalités, de l'éducation et de l'enseignement.

D'après le baromètre de la circulation, le nombre de morts et de tués sur la route diminue mais dans quelle mesure peut-on accorder du crédit à ces chiffres? Le ministre reconnaît que le système doit être optimisé, mais le baromètre de la circulation est un instrument de mesure du cabinet et il est donc réellement objectif. Les statistiques les plus récentes de l'INSD datent de 2002.

Les causes d'accidents de la route sont également trop peu étudiées. Le ministre a indiqué que cette tâche incombait à l'IBSR. Le Vlaams Belang est en tout cas partisan de la création d'un institut d'étude et de recherche sur les accidents de la route.

Le morcellement de la compétence en matière de mobilité constitue évidemment un problème majeur. Tous les partis flamands sont favorables à la régionalisation de cette compétence. La régionalisation ne pose aucun problème lorsque la Wallonie est demanderesse, comme pour les licences d'armes, mais c'est une tout autre affaire dès que les Flamands souhaitent quelque chose. Songeons à BHV. Le MR devrait pourtant être partisan de la régionalisation des compétences en matière de circulation, puisqu'il n'est absolument pas d'accord avec le gouvernement.

C'est uniquement grâce au désintéret du PS pour ce thème, dont nous avons pu nous rendre compte en commission, que ces modifications de la loi sur la circulation routière seront adoptées. Le Vlaams Belang a même réussi à approuver sans problèmes un amendement de M.

denk dat het de verslaggeefster was, die daar daarstraks ook naar verwezen heeft. Mijnheer de minister, u stelde in het verleden dat men in het BIVV zo'n opdracht zou moeten geven of dat die zou gegeven zijn. De vraag is natuurlijk of daar ook de nodige middelen aan worden besteed. Daarom is het Vlaams Belang voorstander van de oprichting van een instituut voor de studie en het onderzoek in het kader van verkeersongevallen. Pas dan kunnen we aan de hand van die resultaten doortastende maatregelen nemen. Dat is, zelfs als de cijfers dalen, van groot belang voor de verkeersveiligheid.

In de regeringsverklaring staat te lezen – ik citeer: “Het Forum zal oplossingen onderzoeken en wetsontwerpen uitwerken voor verschillende vragen om bij te dragen tot een grotere structurele coherentie van de federale, gewestelijke en/of gemeenschapsbevoegdheden. In dit kader zal het Forum onder meer de verkeersveiligheid en het uitreiken van uitvoervergunningen voor wapens behandelen”. Dit werd toen samen naar voren geschoven, mijnheer de minister: verkeersveiligheid en uitvoervergunningen voor wapens. Wat kunnen we vandaag vaststellen? Er was helemaal geen forum nodig om het uitreiken van uitvoervergunningen voor wapens te regionaliseren. Er was trouwens ook geen forum nodig om de Francorchamps-wet erdoor te duwen. De wensen van de Franstaligen werden onmiddellijk na de start van de paarse coalitie in 2003 ingewilligd. Zoals we weten, is dat andersom natuurlijk nooit het geval. Ik verwijst naar Brussel-Halle-Vilvoorde, alsook – en daar gaat het hier om – naar de problematiek van de verkeersveiligheid. Het is op dat vlak bijzonder stil. Ik vraag mij af waarom dat nu zo'n probleem moet zijn. Alle Vlaamse partijen zijn het erover eens dat verkeersveiligheid best zou worden geregionaliseerd. Op tijd en stond komt ook wel een of ander minister zeggen dat dit of dat geregionaliseerd moet worden. Mevrouw Van Brempt was amper weg uit de federale regering of ze riep vanuit Vlaanderen dat het verkeersboetefonds moest gedefederaliseerd worden. Ik kom daar straks op terug. De Franstaligen zouden ook moeten akkoord gaan, want het is duidelijk dat de MR niet akkoord gaat met de gang van zaken in de regering op het vlak van de verkeersveiligheid. Het is duidelijk dat de MR – en we hebben dat daarstraks zeer duidelijk gehoord door de ware oppositietoespraak van de heer Monfils – daar een heel andere visie op heeft.

Trouwens niet alleen op dat vlak hebben we kunnen merken dat de afgelopen week een en ander is gebeurd.

Het is duidelijk dat Wallonië een andere visie heeft op verkeersveiligheid, zoals trouwens over zoveel thema's. Het feit dat de PS dit laat passeren, heeft alles te maken met de desinteresse van deze partij voor dit thema. De heer Monfils heeft zonder meer dissidente standpunten – ik zou bijna zeggen politiek niet-correcte standpunten – kunnen verdedigen in de commissie voor de Infrastructuur, in die mate zelfs dat mijn fractie op een zeker ogenblik één van zijn amendementen heeft gesteund, tot grote ergernis van de heer Casaer, en dat dit amendement – hij heeft er daarstraks nog aan gerefereerd – goedgekeurd werd zodat de heer Casaer absoluut aan legalistische spitstechnologie moest gaan doen om het nefaste effect, in zijn ogen tenminste, van dit door de commissie goedgekeurde amendement teniet te doen.

Mag ik er even naar verwijzen, collega's, dat dit verschil in visie op

Monfils.

La différence entre la Flandre et la Wallonie peut facilement être illustrée: en Flandre, il y a plus de mille radars automatiques, en Wallonie trente. Si la Flandre entend vraiment améliorer la sécurité routière, la compétence devra être régionalisée.

verkeersveiligheid onder meer blijkt uit het feit dat Vlaanderen meer dan 1.000 flitspalen telt en dat er alle dagen bijkomen, terwijl Wallonië er op dit ogenblik ocharme 30 heeft. Ik denk dat dit een voorbeeld is dat boekdelen spreekt. Wanneer ik dan beweer dat de verkeersveiligheid in dit land, net zoals zovele andere zaken, rust op de schouders van de Vlamingen, dan denk ik dat dit met het verhaal van die flitspalen overduidelijk aangetoond is. Als wij Vlamingen dus echt bekommerd willen zijn om de verkeersveiligheid, dan is dat een defederalisering waard. Ik zou zeggen dat die defederalisering van de verkeersveiligheid dan broodnodig is. Zo kan Vlaanderen een eigen verkeersveiligheid ontwikkelen. Vlaanderen heeft inderdaad andere noden en verzuchtingen dan Wallonië. Ze kan die dan zelf toepassen zonder dat dit de heer Monfils, bijvoorbeeld, moet ergeren. Iedereen zal zorgen voor zijn eigen verkeersveiligheid, de heer Monfils in Luik en wij in Vlaanderen. Zo zal iedereen tevreden zijn. Als de heer Monfils dan niet meer naar Oostende wil komen omdat daar te veel flitspalen zijn, dan is dat jammer. Dat willen we er dan nog bijnemen als risico. Wij zullen naar de Ardennen blijven komen.

(...): (....)

01.30 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Maar dan moet u door Frans Vlaanderen. Dan moet u in De Panne toch binnen.

Trouwens, de vraag over defederalisering mag niet enkel gaan over verkeersveiligheid.

Inzake Mobiliteit is er allesbehalve sprake van homogene bevoegdheidspakketten. Het is nogal absurd dat Vlaanderen niet bevoegd is voor verkeersreglementering en het handhavingsbeleid, maar wel voor Openbare Werken en Infrastructuur. Het is onvoorstelbaar dat Vlaanderen niet bevoegd is voor de spoorwegen, maar wel voor de bussen. De tijd dat men hier in het Parlement bij een defederalisering zei dat de treinen zouden stoppen aan de grenzen van Vlaanderen, is gelukkig definitief voorbij. Daar heeft het Vlaams Belang zeker toe bijgedragen. Wij blijven dan ook pleiten voor een volledige overheveling naar Vlaanderen van alle bevoegdheden die met Mobiliteit te maken hebben. De registratie van verkeersongevallen, de reglementering in verband met binnenvaart, de ijking van snelheids- en roodlichtcamera's, de vergunningen voor uitzonderlijke transporten, de reglementering inzake het inhaalverbod voor vrachtwagens, de veiligheidsnormering voor infrastructuur enzovoort dienen onmiddellijk te worden overgeheveld. Alleen dan komt er een einde aan de onduidelijkheid en dubbelzinnigheid en zal een efficiënt en geïntegreerd mobiliteitsbeleid mogelijk zijn.

Ik had het daarnet over het verkeersboetefonds. Ik dacht dat de heer De Padt daarstraks ook enkele technische vragen heeft gesteld over dat fonds. Alleen al de plaatsing van de flitspalen maakt het grote verschil tussen Vlaanderen en Wallonië duidelijk. Dat zou dan wellicht de reden zijn waarom Wallonië geen splitsing wil van Mobiliteit in het algemeen en de verkeersveiligheid in het bijzonder. Het is om de centen te doen, niet meer of niet minder.

Wat het verkeersboetefonds betreft, zien wij dat Vlaanderen voor 83% verantwoordelijk is voor de meeropbrengst van 2003 en uiteindelijk 57% kan verdelen over 118 politiezones. Ik wil dit nog eens herhalen. Vlaanderen brengt 83% van het verkeersboetefonds op en kan er

01.30 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Nous préconisons un transfert complet de toutes les compétences en matière de mobilité vers les Régions. Dans ces conditions seulement, nous serons à même de mener une politique de la mobilité efficace et intégrée.

En ce qui concerne le Fonds des amendes routières, les motivations de la Wallonie en faveur de la non-scission sont claires. La Flandre génère 83% des recettes alors qu'elle ne pourra en utiliser que 57%. La Wallonie quant à elle ne contribuera qu'à la hauteur de 5,35% aux recettes, alors qu'elle bénéficie de 37,39% des ressources. Etant donné que les investissements de la Flandre sont beaucoup plus importants, n'est-il pas logique qu'elle en retire les fruits? Il est insensé de prétendre que la sécurité routière constitue une priorité absolue alors que la Flandre ne bénéficie pas des moyens nécessaires à cet effet.

Le ministre a déclaré en commission que le Fonds des amendes routières fera l'objet d'une loi distincte, qui précisera la clé de répartition. Je crains que cette nouvelle répartition ne soit réalisée que dans les limites des

maar 57% van verdelen. Het is nog opmerkelijker dat voor dezelfde periode Wallonië slechts voor 5,35% verantwoordelijk is voor de meeropbrengst en 37,39% van de middelen krijgt. Ik herhaal: Wallonië brengt 5,35% meeropbrengst op en is voor 37,39% aan het uitgeven. In Vlaanderen wordt dus veel meer geïnvesteerd in verkeersveiligheid. Dan is het toch niet meer dan normaal dat Vlaanderen ook wordt beloond voor die inspanningen.

Daarom vinden wij dat dat, hoewel het niet expliciet hoort tot de bespreking van vandaag, het toch eens mag worden aangekaart. Wat heeft het voor zin te zeggen dat men absoluut, ten koste van bijna alles, verkeersveiligheid als een topprioriteit moet beschouwen, wanneer Vlaanderen daarvoor de middelen niet krijgt die nodig zijn om nog veel verder te gaan dan de daling van een aantal doden en gewonden die er volgens de regeringcijfers is.

In de commissie zei u, mijnheer de minister, dat dit Verkeersboetefonds of Verkeersveiligheidsfonds via een aparte wet zou worden geregeld. Naast de 196 lokale zones zou er een 197^{ste} bijkomen, met name de federale. De bestaande criteria van de verdeelsleutel zouden worden verfijnd. Verfijnd, een woord dat graag in regeringskringen wordt gebruikt. Ik hoop dat ik ongelijk heb, maar ik vrees dat die verfijning van de verdeelsleutel slechts binnen de verdeling van die 57% zal vallen en dat het dus beperkt blijft tot wat prutsen in de marge. Ik hoop daarover vlug meer duidelijkheid te krijgen, mijnheer de minister: ik hoop dat u ons zelfs vandaag daar wat meer informatie over zult bezorgen.

Op dit ogenblik werd de evaluatie van de verkeerswet eigenlijk enkel beperkt tot de categorisering en de boetes. Nochtans is de verbetering van de infrastructuur een van de vier pijlers van de Staten-Generaal waarop de verkeersveiligheid zou moeten gestoeld zijn, naast handhaving, opleiding en veiligheid van het voertuig. Ook moet de politie voldoende uitgerust zijn en over de nodige middelen beschikken om de nieuwe verkeerswet te implementeren. Er is dus nog bijzonder veel werk aan de winkel. Er liggen nog tientallen voorstellen klaar ter behandeling in de commissie. Ik kan u verzekeren: er ligt nog wat op de plank! Ik hoop alleszins dat daar zo spoedig mogelijk werk van kan worden gemaakt, want zoals u weet, mijnheer de minister: in de commissie Infrastructuur wordt gewerkt en hard gewerkt als het gaat over verkeersveiligheid.

Het Vlaams Belang heeft steeds gepleit voor een rationeel verkeersbeleid. Daarom vonden wij het jammer dat duurzame ingrepen zoals het verbeteren van het wegennet en het doen naleven van realistische snelheidsbeperkingen, het moesten afleggen tegen buitensporige maatregelen als de superboetes. In die zin is er dus een positieve wending en worden er meer realistische boetes vastgesteld, alhoewel het de minimumboetes zijn die worden verlaagd en het dus theoretisch perfect mogelijk blijft dat de superboetes worden gehandhaafd. Ik betreur wel dat het niet dragen van een veiligheidsgordel niet weerhouden werd als een zware overtreding en deel op dat vlak de mening van de heer Casaer. Het dragen ervan is een levensreddende maatregel. Het aantal verkeersdoden in België zou met 10% dalen indien iedereen altijd zijn gordel zou dragen. Trouwens, wie achteraan geen gordel draagt, betekent bij een frontale botsing ook een serieus gevaar voor de bestuurder en de passagier die naast de bestuurder zit. Dit is een argument meer voor de heer

57% attribués. Nous espérons que la clarté sera rapidement faite dans ce dossier.

L'évaluation de la loi sur la circulation a été limitée à la catégorisation et aux amendes. L'amélioration de l'infrastructure constitue pourtant l'un des quatre piliers des états généraux, les trois autres étant le maintien de l'ordre, la formation et la sécurité du véhicule. La police doit par ailleurs disposer de moyens suffisants. Ce n'est donc pas le travail qui manque. La commission dispose encore de dizaines de propositions, qui, espérons-le, pourront être rapidement examinées.

Le Vlaams Belang a toujours plaidé en faveur d'une politique rationnelle en matière de sécurité routière. Nos priorités sont l'amélioration du réseau routier et le respect des limitations de vitesse. Le gouvernement a malheureusement opté pour les super-amendes. Il est donc positif que les amendes soient à présent plus réalistes.

Tout comme M. Casaer, je déplore que le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité n'ait pas été retenu comme infraction grave. Le nombre de tués sur nos routes diminuerait de 10% si tous les usagers de la route portaient leur ceinture. Les passagers qui n'attachent pas leur ceinture à l'arrière du véhicule représentent également un grave danger pour le conducteur et les autres passagers en cas de collision frontale.

Il est probable qu'à l'avenir, d'autres infractions changent de catégorie et je pense qu'il ne faut pas s'en réjouir. Non seulement le système de classement des infractions de roulage est devenu beaucoup plus complexe mais il semble par surcroît qu'il sera désormais adapté chaque année.

Casaer die aangetoond heeft dat het niet- dragen van een gordel niet alleen het slachtoffer treft dat dit niet doet, maar ook derden kan raken.

Het argument dat enkel de betrokken persoon die geen gordel draagt zich in gevaar brengt, kan dus niet opgaan. Dit kan niet genoeg beklemtoond worden.

Wat de categorisering betreft, de kans is reëel dat ook in de toekomst nog overtredingen van categorie zullen veranderen. Dat is geen goede zaak, noch voor de weggebruiker, noch voor zij die de wet op het terrein moeten toepassen. Niet alleen is het systeem van de indeling van de verkeersovertredingen veel complexer geworden, dit is te betreuren, het ziet er ook naar uit dat vanaf nu het systeem jaarlijks zal worden aangepast.

Uit de hoorzittingen naar aanleiding van het oorspronkelijke ontwerp over de beschikking tot betaling bleek ook dat de invordering van de boetes nog sterk verbeterd kan worden door de invoering van moderne betaalwijzen, een grotere differentiëring van het boetebedrag bij onmiddellijke inning en minnelijke schikking en door de digitale overdracht van gegevens van de politie naar het parket. Ook op dat vlak is er dus nog bijzonder veel werk aan de winkel. Een snelle afhandeling van verkeersovertredingen heeft trouwens een gunstig effect op de verkeersveiligheid.

Mijnheer de minister, ik herhaal wat ik bij de aanvang gezegd heb: het is alleszins een verbetering, maar in verhouding tot het fatale legistieke werk van mevrouw Durant was dit niet zo moeilijk. Ik blijf erbij dat de verbetering nog veel beter uitgevoerd had kunnen worden. Vanuit die vaststelling zal de Vlaams Belang-fractie zich onthouden.

01.31 François Bellot (MR): Monsieur le président, le ministre m'a dit que j'avais le dernier mot mais c'est l'assemblée qui l'aura!

Monsieur le ministre, chers collègues, les arrêts successifs de la Cour d'arbitrage ont eu raison de la loi Durant malgré les nombreuses mises en garde que nous avons adressées à la ministre; aujourd'hui, nous sommes trois commissaires de l'ancienne commission Infrastructure à avoir connu les travaux préparatoires de la loi Durant.

Monsieur le ministre, rassurez-vous, il y a des éléments extrêmement positifs dans le projet que nous allons voter tout à l'heure dans cette assemblée.

Tout d'abord, il y a le point relatif à la consultation de la commission fédérale de Sécurité routière afin de faire l'évaluation de la loi "sécurité routière". Ensuite, il y a l'abaissement des seuils minimaux pour certaines infractions pour tous les degrés; les montants des infractions tels qu'ils avaient été fixés par la loi Durant avaient atteint de tels niveaux qu'il était arrivé que des recommandations parviennent aux zones de police pour leur dire que certains faits ne devaient plus être sanctionnés.

Une autre amélioration concerne la récidive; dorénavant les coupables d'infractions routières non seulement devront s'acquitter des amendes mais seront aussi poursuivis en cas de récidive; à cet égard, se pose la question du recensement et de la banque de

Les auditions ont fait apparaître par ailleurs que le recouvrement des amendes pouvait encore être beaucoup amélioré par l'instauration de modes de paiement modernes, par l'introduction d'une plus grande différenciation du montant de l'amende en cas de perception immédiate ou de transaction et par la transmission numérique des données entre la police et le parquet. Au demeurant, un traitement rapide des infractions de roulage ne manquera pas de produire un effet positif sur la sécurité routière.

Quoi qu'il en soit, le présent projet de loi constitue une amélioration mais ce n'est pas difficile après le bricolage de la ministre Durant. Mais comme le Vlaams Belang considère qu'on aurait pu faire encore beaucoup mieux, il s'abstiendra lors du vote.

01.31 François Bellot (MR): Ondanks onze talrijke waarschuwingen hebben de arresten van het Arbitragehof het gehaald van de wet Durant; naast mezelf zijn hier vandaag nog twee andere commissieleden aanwezig die aan de voorbereiding van die wet hebben deelgenomen.

Het voorliggende ontwerp bevat natuurlijk een aantal positieve elementen.

Zo is er het feit dat bij de beoordeling van de wet met de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid werd overlegd, evenals de verlaging van de minimumdrempels voor sommige overtredingen. Ik wil eraan herinneren dat de bedragen van de boetes die bij de wet Durant waren bepaald, zodanig hoog waren dat de politiezones soms werd opgedragen bepaalde

données puisque, aujourd'hui, la récidive se limitera aux condamnations par le tribunal de police.

Il y a également la classification en quatre catégories. Enfin, ce qu'il convient de souligner - ce que peu d'intervenants ont fait -, c'est la progressivité des sanctions pour excès de vitesse et ce, en fonction de la vitesse pratiquée.

Je voudrais en venir maintenant aux éléments qui me poussent à m'abstenir et je vous indiquerai plus en détails les raisons.

Nous partageons tous l'objectif de renforcement de la sécurité routière. Nous sommes tous confrontés, de près ou de loin, à l'insécurité routière. Comme l'a dit M. Casaer, nous connaissons tous dans notre entourage, voire dans notre famille, des personnes qui ont été frappées par des accidents de la route. L'objectif louable que nous acceptons tous et que nous souhaitons rencontrer, c'est la division par deux du nombre de victimes en l'an 2010. Mais il ne faut pas négliger les autres aspects en matière de sécurité routière que sont l'amélioration des véhicules et l'amélioration des infrastructures, domaine dans lequel beaucoup de choses restent à faire.

Quelles sont les faiblesses du projet de loi?

1. Les critères de classement. Dès que nous avons abordé l'examen du projet de loi, nous avons indiqué que la Cour d'arbitrage avait soulevé le problème des critères de classement en quatre catégories. C'est en dernière minute aujourd'hui, avant l'ouverture de la séance plénière de ce soir, que nous nous sommes réunis en commission. Un texte nous a alors été remis, nous indiquant que vous prendriez un arrêté royal et que, dans l'année qui suivrait l'adoption de ce dernier, la présente assemblée devrait confirmer la classification. Nous considérons donc que les critères ont bien été établis. Mais encore faudra-t-il qu'ils fassent l'objet d'une vérification par le Conseil d'Etat.

2. La discrimination entre les conducteurs belges et étrangers, particulièrement pour la quatrième catégorie. En effet, pour cette dernière, le conducteur belge sera d'office renvoyé devant le tribunal de police alors que l'étranger sera invité à payer immédiatement l'amende, ce qui, à certains égards, pourrait apparaître comme une discrimination. Je sais qu'une disposition européenne a été adoptée et devrait être transposée. Malheureusement, comme tous les pays n'adoptent pas la Constitution européenne, il faut s'attendre à ce que les gouvernements, qui voudraient avancer dans ce domaine, rencontrent certaines difficultés.

3. Un élément de ce projet de loi me semble particulièrement délicat. Je pense au renvoi automatique devant les tribunaux de police pour le quatrième degré. Comme je vous l'ai indiqué, rien que sur la zone de Bruxelles, cela représenterait entre 1.000 et 1.100 renvois devant les tribunaux de police, chaque semaine. Je me demande comment votre collègue de la Justice pourra faire face, avec le personnel dont elle dispose pour Bruxelles et dans d'autres grandes villes d'ailleurs, aux citations et aux auditions des personnes ayant commis de telles infractions.

4. Le flou dans la notion de récidive. S'agit-il d'une récidive dans la même catégorie? S'agit-il d'une récidive dans deux catégories

overtredingen gewoonweg niet meer te beboeten.

Een andere verbetering betreft de recidive; wie zich schuldig maakt aan recidive, wordt vervolgd; in dat verband rijst het probleem van de registratie en de gegevensbank. Voorts is er de indeling in vier categorieën. Ten slotte is er de progressiviteit van de boetes voor overdreven snelheid op grond van die indeling.

Dan kom ik tot de elementen op grond waarvan ik me bij de stemming zal onthouden.

Wij delen allen de bekommernis om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het lovenswaardige doel dat wij allen aanvaarden, is de daling met vijftig procent van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010. De overige aspecten van de verkeersveiligheid mogen evenwel niet uit het oog worden verloren: de verbetering van de voertuigen en de infrastructuur, een gebied waar nog veel werk aan de winkel is.

Wat zijn de zwakke punten van het wetsontwerp? Vooreerst zijn er de criteria voor de indeling van de verkeersovertredingen in vier categorieën, probleem dat ook door het Arbitragehof werd opgeworpen. Net voor de vergadering werd ons vandaag, in extremis, een tekst bezorgd, waaruit blijkt dat u een koninklijk besluit zal nemen, dat binnen het jaar bij wet moet worden bekrachtigd. We gaan er dus van uit dat de criteria wel degelijk werden vastgesteld, maar ze zullen ook nog voor advies aan de Raad van State moeten worden voorgelegd.

Ten tweede is er de discriminatie tussen Belgische en buitenlandse autobestuurders. Voor een overtreding van de vierde categorie, wordt de Belgische chauffeur naar de politierechtbank verwezen, terwijl de buitenlander

différentes? En cas d'excès de vitesse, par exemple, à un deuxième et à un quatrième degré appliquera-t-on la récidive puisque que l'on se réfèrera à la condamnation par le juge du tribunal de police? En cette matière, vous nous avez promis un arrêté de précision en matière de récidive. Nous serons donc attentifs à l'examen du contenu de cet arrêté lorsque nous en aurons connaissance.

5. La rétroactivité de la loi pénale. L'article 2 du Code pénal bannit complètement la rétroactivité. Il prévoit d'ailleurs l'application de la peine la plus avantageuse pour l'automobiliste. Pourquoi ne pas avoir retiré l'article 31?

Il ne sera de toute façon pas retiré ici mais la Cour d'arbitrage s'en chargera probablement.

Nous avons également discuté du fameux retrait du permis de conduire de quinze jours, pouvant être prolongé de deux fois nonante jours. Nous avons réglé cela tout à l'heure par une modification de l'article 55.

Une des préoccupations qui n'est pas rencontrée aujourd'hui est relative à la hiérarchie des normes et de l'acceptation sociale. Je vous l'ai signalé en commission, comment le citoyen va-t-il interpréter la condamnation en matière de roulage, par exemple, pour un excès de vitesse de 20km/h sur autoroute à raison de 175 euros, alors que pour un échange de coups avec condamnation, le fautif est condamné à une amende de 125 euros? Même en tant que parlementaire, j'ai les pires difficultés à l'expliquer aux simples citoyens dans la rue. Personnellement, je ne fais pas partie des parlementaires qui doivent retourner dans les marchés, je fais partie des parlementaires qui, toutes les semaines, depuis 20 ans sont sur le marché. J'entends les récriminations concernant les différentes dispositions. Soit vous informez correctement la population au sujet de cette hiérarchie des normes sociales, soit vous parvenez à convaincre votre collègue du ministère de la Justice que toutes les amendes et peines doivent être revues à la hausse pour s'adapter aux règles que nous allons adopter tout à l'heure.

Je regrette, monsieur le ministre, qu'on n'ait pas pu adapter et examiner tout le texte relatif aux peines alternatives en matière de roulage, malgré les conclusions positives des organismes qui ont suivi les expériences menées aux parquets de Gand et de Marche-en-Famenne.

Ce qui importe, c'est le nombre de contrôles, leur qualité – qui dépend de la police – mais aussi l'adéquation de la sanction par rapport à la faute commise.

Monsieur le ministre, le texte ne vient pas de moi mais les principes qui ont guidé mon action, tant lors de l'élaboration de la loi Durant qu'à l'occasion de l'élaboration de cette loi, sont ceux-ci: "Nous insistons pour que les erreurs du passé qui ont conduit au vote de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière et à son entrée en vigueur ne soient plus reproduites et que l'on puisse disposer, à terme, d'une législation en matière de circulation routière, stable, cohérente, lisible et raisonnable, qui puisse garantir une sécurité juridique et une crédibilité de l'action de chacun des intervenants dans le processus, qu'il soit législatif, exécutif,

wordt gevraagd de boete onmiddellijk te betalen. Ook op het Europese niveau werd in dat verband een bepaling aangenomen, die zal moeten worden omgezet, maar aangezien niet alle landen de Europese Grondwet zullen aannemen, mogen we ons op dat vlak aan een aantal problemen verwachten.

Een ander heikel punt is de automatische verwijzing naar de politierechtbank voor de overtredingen van de vierde graad. Voor Brussel alleen al gaat het om 1.000 tot 1.100 verwijzingen per week. Hoe zal uw collega van Justitie die extra werkdruk opvangen?

Het begrip "herhaling" wordt niet duidelijk omschreven. Gaat het om een herhaling in dezelfde categorie of in twee verschillende categorieën? U beloofde het begrip in een besluit te zullen verduidelijken. Wij zullen waakzaam blijven.

Tot slot is er de terugwerkende kracht van de strafwet. Artikel 2 van het Strafwetboek sluit de terugwerkende kracht uit en bepaalt dat de meest voordelige straf moet worden toegepast. Waarom werd artikel 31 niet ingetrokken? Het Arbitragehof zal het hoe dan ook vernietigen.

Een van de bekommernissen waaraan vandaag niet wordt tegemoetgekomen, betreft de normenhiërarchie en de sociale aanvaarding. Ik betreur dat men de tekst over de alternatieve verkeersstraffen niet in zijn geheel heeft besproken en aangenomen.

We hebben er steeds naar gestreefd om de wetgeving te verbeteren opdat we niet moeten terugkomen op wetsartikelen die misschien door het Arbitragehof zullen worden vernietigd.

De minister van Binnenlandse Zaken kondigde aan dat wij tegen

judiciaire ou policier auprès du citoyen." Nous rappelons, à cet égard, les nombreux et successifs arrêts de la Cour d'arbitrage qui ont vidé la loi précitée de toute sa substance et créé un imbroglio juridique néfaste au développement de la politique criminelle.

Monsieur le ministre, ne croyez pas que le travail parlementaire réalisé en commission consiste à dire que la loi est mauvaise. Notre objectif a toujours été la voie de l'amélioration pour éviter que l'on doive revenir, dans six mois ou un an, sur des articles de loi qui auraient été cassés par la Cour d'arbitrage, alors qu'après le travail législatif, va être entamé tout le processus d'exécution de cette loi, imposant des modifications à la fois dans les parquets, dans les tribunaux de police et dans les zones de police, avec un investissement non négligeable en termes de logiciels et de mise en place de procédures.

Tout à l'heure, mon collègue De Padt a posé la question sur les conventions de sécurité routière. A une question parlementaire que j'adressais au ministre de l'Intérieur, celui-ci m'a répondu que nous allions avoir une circulaire provisoire pour la fin du mois de juin, que le champ d'action de cette convention de sécurité routière serait étendu, que les fonds ne pourraient cependant pas être utilisés pour améliorer des infrastructures mais pour payer du personnel ou du matériel.

Monsieur le ministre, je pense réellement que nous avons besoin d'une loi stable et sûre, mais j'ai des doutes quant à certains éléments toujours compris dans cette loi.

Je peux vous rassurer dès à présent, le groupe MR apportera majoritairement son soutien au projet. L'imperfection de la loi dite Durant m'avait amené à m'abstenir. Les imperfections que nous aurions pu lever – et il n'en restait plus beaucoup – dans le présent projet me poussent à m'abstenir. Je ne conteste pas les améliorations apportées à l'ancienne loi; je regrette simplement que d'autres n'aient pas pu être acceptées parce qu'elles allaient dans le sens de l'amélioration de cette loi sur la sécurité routière que nous cautionnons tous, parce que c'est un objectif à long terme, durable et qui concerne quotidiennement au moins 6 millions de nos citoyens.

Je ne considère pas les automobilistes comme des criminels potentiels, mais comme un danger potentiel. S'il y a une infime minorité de gens qui ont des comportements abusifs et excessifs, la répression doit pouvoir juguler ces comportements, notamment en utilisant la voie de la récidive. Par contre, je considère toujours l'automobiliste comme quelqu'un de responsable, mais qui doit être suffisamment contrôlé et de manière adéquate.

C'était le sens de mon intervention au sein de la commission. Ce sera également le sens de mon vote ce soir, lorsque nous serons amenés à nous prononcer sur ce projet de loi.

01.32 **Minister Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, eerst en vooral wens ik de verslaggeefster te bedanken voor haar coördinerende werkzaamheden in deze en in het bijzonder ook de commissieleden voor het bij momenten grondig en vlug discussiëren.

En ce qui concerne les propos de M. Monfils, j'y reviendrai brièvement

eind juni over een voorlopige omzendbrief zouden kunnen beschikken en dat het toepassingsgebied van de overeenkomst inzake verkeersveiligheid zou worden uitgebreid. De middelen zouden echter niet kunnen worden aangewend om de infrastructuur te verbeteren, maar zouden in de eerste plaats worden gebruikt om de lonen van het personeel te betalen en materiaal aan te kopen.

De meerderheid van de MR-fractie zal het ontwerp steunen. Wij hebben evenwel een stabiele wet nodig die voldoende rechtszekerheid biedt. Aangezien het voorliggende ontwerp nog talrijke onvolkomenheden vertoont, zal ik me onthouden. Het repressieve aspect van de wet, en meer bepaald de strengere bestraffing van de recidive, moet ons toelaten het gedrag van een minderheid te beteugelen. Ik beschouw de bestuurder echter a priori als een verantwoordelijk iemand die op een gepaste manier moet worden gecontroleerd.

01.32 **Renaat Landuyt, ministre:** En présentant un amendement au projet de loi sur l'ordonnance de paiement, nous démontrons que la loi précédente a produit l'effet de choc souhaité. De nouvelles procédures ne sont pas

à la fin de mon intervention.

Wat de wet zelf betreft, denk ik dat wij door een amendement in te voeren op het wetsontwerp inzake beschikking tot betaling bevestigen dat de vorige wet voor het nodige shockeffect heeft gezorgd en dat het zelfs niet nodig is om in het kader van een verhoogde pakkans daarvoor in bijzondere procedures te voorzien. Wij bevestigen vandaag eigenlijk ook dat de bestaande procedures effectief functioneren.

De wet is eigenlijk een verbetering op drie vlakken zoals werd aangewezen door het Arbitragehof. Enerzijds is er het op een correcte wijze schrappen van de voogdij van de federale overheid over de aanvullende verkeersreglementen. Ik benadruk dat wij hier enkel de bevoegdheid van de federale overheid schrappen, niet de bevoegdheid in het algemeen en dus niet de bevoegdheid die toekomt aan de Gewesten. Anderzijds voorzien wij in een procedure inzake intrekking van het rijbewijs die tegemoetkomt aan de opmerkingen van het Arbitragehof inzake de rechten van verdediging die moeten spelen zodra de intrekking langer is dan 15 dagen. De kern van de vernieuwing is het artikel 29 en het rangschikken van de diverse verkeersovertredingen. Het werk van de federale Verkeerscommissie wordt hierdoor volledig overgenomen door de commissie en straks hopelijk ook door de plenaire vergadering.

Wat wij vandaag nog hebben toegevoegd, is de extra zekerheid dat het Parlement in deze het laatste woord zal hebben. Het was niet mogelijk om tegemoet te komen aan de twijfel die de Raad van State heeft uitgesproken over het feit dat het mandaat, dat aan de regering wordt gegeven, voldoende specifiek is. Wij bepalen dat de regering de verkeersovertredingen kan indelen in zij die rechtstreeks tot een ongeval leiden en zij die onrechtstreeks tot een ongeval leiden. Men kan dit onderscheid niet specifiek omschrijven tenzij men ofwel de volledige reglementering opneemt in de wet, ofwel een aanpassing doorvoert van de fundamentele logica van de wet zoals die door de federale Verkeerscommissie werd aangebracht.

Ik herhaal het. Het gaat over commissiebestanden van alle mogelijke organisaties die zich inlaten met de verkeersveiligheid enerzijds en anderzijds met alle mogelijke actoren die instaan voor de handhaving, politie en parket in deze. Hetgeen wij vandaag toevoegen is dat, nadat de regering dit mandaat heeft uitgevoerd, het Parlement uiteindelijk zijn eindzegen zal kunnen geven. De wet inzake verkeersveiligheid is inderdaad niet strenger dan de vorige versie, maar ze is in elk geval logischer dan de vorige versie. Nu komt het erop aan om deze logica ook in de uitvoering verder stand te laten houden.

De procureurs-generaal zijn zich reeds aan het voorbereiden om een nieuwe richtlijn uit te schrijven zodat ook de politie het nodige kan doen. Het is effectief zo dat wij de afschaffing van de boetezegels koppelen aan de uitvoering van deze wet. Om heel precies te antwoorden op de vraag hoe ver het staat met het koninklijk besluit inzake de afschaffing van boetezegels, kan ik zeggen dat het wellicht volgende week behandeld wordt door de regering.

Ik kom aan de logica van de strafwet in het algemeen en meer in het bijzonder aan de opmerkingen die gemaakt werden door diverse leden inzake de artikelen 419bis en 420bis, met name het tweede

nécessaires car la probabilité d'appréhender les contrevenants s'est accrue. Les procédures actuelles sont suffisamment opérantes.

Nous avons apporté trois améliorations. Nous avons supprimé la tutelle du fédéral sur les règlements complémentaires relatifs à la circulation routière. La procédure prévue pour le retrait du permis de conduire est à présent en conformité avec l'avis de la cour d'Arbitrage. L'intéressé aura le droit de se défendre dès que son permis de conduire sera retiré pour plus de 15 jours. Enfin, les infractions sont classées.

Aujourd'hui, nous avons ajouté une disposition prévoyant que le Parlement doit, in fine, donner son assentiment, ce qui ne constitue toujours pas une réponse suffisante à la critique du Conseil d'Etat selon laquelle le mandat du gouvernement n'est pas assez spécifique. Selon le Conseil, le gouvernement peut procéder à un classement sur la base de la question de savoir si l'infraction est ou non à l'origine de l'accident, sans pour autant incorporer tout le règlement dans la loi. Il est impossible de définir cette distinction plus spécifiquement à moins d'intégrer toute la réglementation dans la loi ou d'adapter la logique fondamentale de la loi telle qu'elle a été conçue par la commission fédérale de la circulation.

Les procureurs généraux élaborent déjà une nouvelle directive, de sorte que la police puisse faire le nécessaire. La suppression des timbres-amendes sera liée à ce dossier et le gouvernement examinera ce point la semaine prochaine.

Il convient aussi de réexaminer la délinquance routière dans le cadre de cette loi. Des phénomènes tels que les rodéos urbains et le délit de fuite doivent faire l'objet

gedeelte van artikelen 419 en 420 van het Strafwetboek. Het is inderdaad zo dat wij het een en ander best bekijken in het kader van wat verkeerscriminaliteit is, zodat wij ook kunnen kijken wat er kan afgesproken worden met de procureurs-generaal inzake vluchtmisdrijven, inzake straatraces - of streetraces - en ook wat eventueel moet hersteld worden aan enig gebrek aan logica in het Strafwetboek in het geheel. Ik ga proberen een volledige nota voor te leggen aan de commissie om dan te zien wat dit betekent voor de strafwet in het algemeen. Ik heb daar echter overleg nodig met de minister van Justitie en met de commissie voor de Justitie. Anderzijds is het voor vluchtmisdrijven en straatraces zo dat er reeds afspraken lopende zijn met de procureurs-generaal om te kijken of wij daarop een specifieke politiek kunnen afstemmen.

Ik kom aan het studieorgaan inzake ongevallen. Het is het zo dat er een volledige planning klaar is binnen het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid en dat er effectief een financieel plaatje aan hangt waaromtrent overleg bezig is tussen Binnenlandse Zaken, Justitie en Vervoer om te zien in welke mate wij reeds vanaf 2006 effectief kunnen starten met een soort van studiecentrum inzake verkeersongevallen.

Wat betreft de recidives, heb ik aan de wet niets moeten veranderen. Dat is een punt van uitvoering, een punt van het kunnen beheren van de nodige gegevens. Als we recidives willen toepassen bij de verkeersovertreding, moeten we ervoor zorgen dat de politie meteen beschikt over de gegevens om te kunnen inschatten of iemand in herhaling valt of niet. Recidives op de rechtbank is gemakkelijk, bij manier van spreken, want daar zijn reeds voorafgaande veroordelingen of informatie inzake voorafgaande veroordelingen. Recidives effectief toepassen in de verkeershandhaving, betekent evenwel dat we heel vlot over meer specifieke gegevens moeten beschikken. Het past dus niet van daar een datum op te zetten. Ik kan alleen zeggen dat wij er alles aan doen om dat databestand opgesteld te krijgen.

Het Verkeersveiligheidsfonds is behandeld in een afzonderlijk wetsontwerp waaromtrent de Gewestregeringen nog een bijkomend advies willen formuleren. Dat betekent inderdaad dat er nog enige tijd nodig zal zijn om het volledig wettelijk kader te hebben, maar dat mag ons niet verhinderen om, eenmaal het advies van de Gewestregeringen binnen is, via informele brief de nodige instructies reeds mede te delen aan de betrokken politiezones waarvan we weten dat er een bijkomende zone is, met name de federale verkeerspolitie.

Dat brengt mij op de vragen over de specialisatie van de politie. Ik denk niet dat het goed is om de politiestructuren opnieuw anders te organiseren. Wel is het goed, dankzij de vorige wet en dankzij het Boetefonds dat nu het Verkeersveiligheidsfonds is, dat alle politiediensten een bewuste politiek voeren inzake verkeersveiligheid.

Je remercie tous les collègues, y compris M. Monfils pour le débat que nous avons eu et pour le vote d'abstention auquel certains d'entre vous procéderont. C'est toujours mieux que de voter contre!

d'accords avec les procureurs généraux, qui seront ensuite traduits sur le plan politique. Toute incohérence doit disparaître du Code pénal. Je fournirai à la commission une note dans laquelle l'incidence des accords conclus avec les procureurs généraux et la police sur la loi pénale sera étudiée.

L'Institut belge de la sécurité routière a préparé un échéancier complet relatif au futur centre d'étude des accidents de la route, y compris son coût. Une concertation est menée avec les ministres de l'Intérieur, de la Justice et du Transport afin de pouvoir démarrer dès 2006.

En ce qui concerne la récidive, la loi n'a pas été modifiée. Il convient seulement de l'appliquer. Tout est mis en œuvre pour créer une base de données complète pour la police.

Un projet distinct, à propos duquel les gouvernements régionaux veulent formuler un avis supplémentaire, traite du Fonds de la sécurité routière. Il ne me paraît pas judicieux de réorganiser les structures dans le cadre de la spécialisation de la police. Par contre, les services de police doivent mener une politique délibérée en matière de sécurité routière.

Ik dank alle collega's, en in het bijzonder de heer Monfils, voor het debat dat we hebben gevoerd en voor het feit dat sommigen onder u zich zullen onthouden. Dat is beter dan tegenstemmen!

01.33 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, je suis profondément touché par l'intérêt que le ministre Landuyt me porte. Je ne savais pas qu'un petit parlementaire qui intervenait quelques fois en commission attirait autant l'attention du ministre sur ses idées!

Cela dit, monsieur le ministre, vous avez dit qu'il fallait revoir les éléments manquant de logique, notamment en matière de hiérarchie des sanctions. Mais, nous avons essayé de commencer en commission et c'est vous-même qui avez remis les choses dans le prescrit de la loi. Lorsque nous avons réussi à faire voter un amendement pour supprimer les sanctions complémentaires, en cas d'accident de voiture commis par défaut de précaution, en rencontrant d'ailleurs les remarques des procureurs généraux, vous n'avez pas été d'accord et vous avez, par un système absolument magnifique, qui m'a laissé pantois, remonté chacun à niveau totalement insupportable. On en arrive à des sanctions qui ne sont plus proportionnées!

Ce matin encore, je me faisais la réflexion en recevant un périodique envoyé par un ami politique au sujet des mariages blancs. Je constatais que, selon l'avant-projet gouvernemental, un mariage forcé coûterait 500 euros. Si je comprends bien, il est aussi grave de rouler à du 165km/heure - si le juge est fâché, il vous condamne au maximum - que de flanquer en l'air la vie d'une jeune fille jusqu'à la fin de ses jours. C'est ce point que je voudrais voir réexaminé sur l'ensemble de la hiérarchie des peines.

Cela étant, je ne m'étendrai pas davantage sur le sujet. Ce soir, vous êtes content: habemus legem. C'est évidemment ce qu'il fallait. Nous avons une loi. Nous verrons dans les mois à venir comment elle sera appliquée. J'espère, dans l'intérêt de l'automobiliste et de la sécurité juridique, que la Cour d'arbitrage, malgré les erreurs qui figurent encore dans votre texte, n'annulera pas le texte, car il faudra en recommencer l'étude. Nous nous retrouverons alors dans une situation d'insécurité juridique considérable, néfaste tant pour les citoyens que pour la sécurité routière et même pour moi. En effet, je n'ai pas envie de recommencer, pour la troisième fois, un débat en la matière.

01.34 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb nog een klein vraagje. U stelt dat er geen wetgevend werk is op het vlak van de recidive. Wij hadden een aantal voorstellen ingediend om de termijnen van recidive allemaal op drie jaar te brengen, omdat er nu wat onderscheid is naar gelang van de overtreding. Bent u nog iets van plan met de termijnen voor de verschillende overtredingen?

01.35 Minister Renaat Landuyt: Ik wil benadrukken dat wat we hier doen, nog maar de kern van de operatie is: de logica in de verkeerswet in strikte zin binnenbrengen. Ik had ervoor verwittigd niet al te vlug een paar individuele wijzigingen te doen en niet al te vlug de inhoud van 419bis te veranderen. We moeten even kijken naar het geheel van de strafwet. Hetzelfde betreft de recidive en de termijnen. Ik heb verwittigd om recidive, zware omstandigheden en verjaringstermijnen voorzichtig te bekijken. Het is een engagement

01.33 Philippe Monfils (MR): Ik ben bijzonder getroffen door de blijken van belangstelling van minister Landuyt.

U stelt terecht dat men het gebrek aan logica in de hiërarchie van de straffen diende te herzien. In de commissie hebben we getracht hiervan werk te maken, maar uzelf heeft alles in zijn oorspronkelijke staat hersteld zodat de straffen buitensporig uitvallen.

In het belang van de bestuurders en van de rechtszekerheid hoop ik dat het Arbitragehof de tekst niet zal vernietigen. Ik hoop het ook voor mezelf want ik heb geen zin om voor de derde keer een debat over de verkeersveiligheid te voeren.

01.34 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre a déclaré que la récidive ne ferait pas l'objet d'initiatives législatives. Le CD&V a déposé quelques propositions pour porter le délai de récidive à trois ans. Le ministre a-t-il l'intention d'encore apporter des modifications?

01.35 Renaat Landuyt, ministre: Il convient de ne pas apporter de modifications dans la précipitation. Prendre en compte la récidive implique de s'intéresser à la prescription et à d'éventuelles circonstances aggravantes. Ces aspects feront l'objet d'une

om te bekijken of daarin de logica kan verbeterd worden.

01.36 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik heb nog een kleine vraag en opmerking. De techniek van de goedkeuring van een koninklijk besluit het binnen het jaar door een wet, is vrij uitzonderlijk. Het gebeurt niet alle dagen dat wij die gelegenheid krijgen. Zouden we in het kader van de opwaardering van het Parlement en ook van het belang dat wij allen moeten hechten aan het verkeersbeleid en het verkeersveiligheidsbeleid, niet meer naar een systeem moeten of kunnen gaan waarbij belangrijke koninklijke besluiten die betrekking hebben op verkeersbeleid en verkeersveiligheidsbeleid, op een soort vrijwillige basis door de regering zouden onderworpen worden aan een goedkeuring van het Parlement. Ik denk dat het vrij ongebruikelijk is, maar wanneer wij zeggen dat we dat beleid zeer hoog in het vaandel moeten dragen, zou een parlementair draagvlak dat verkeersveiligheidsbeleid en verkeersbeleid op een geweldige manier steunen.

Vandaar mijn vraag aan de regering. Kan niet onderzocht worden of voor belangrijke verkeers-KB's, om het zo uit te drukken, geen parlementaire goedkeuring zou kunnen worden overwogen?

01.37 Minister Renaat Landuyt: Ik denk dat in die opmerking eten en drinken zit. Wij leven in een land waar de rechters alsmaar vaker het beleid voeren. Het enige tegenwicht tegen het beleid gevoerd door de rechterlijke macht, is effectief de wetgevende macht, die als vertegenwoordiger van het volk daar gelukkig nog wat boven staat.

Vergeet niet, wat de verkeerswetgeving betreft, vertrekken wij van de situatie waar alles bij koninklijk besluit werd bepaald.

Op grond van een artikel waren alle overtredingen beschreven in een KB.

Wat thans ontstaan is als rechtspraak is ten dele het in vraagstellen of beperken van hetgeen altijd zo is geweest, waarover geen discussie bestond en toeliet dat men even vlot als het verkeer verkeersregels kon invoeren. Bij de bepaling van de categorieën hebben we ervoor gekozen het Parlement het uiteindelijk te laten bevestigen. Ik weet niet of dit de meest vlotte manier van werken is. Het is wel de manier om een bepaalde redenering in de jurisdicties stop te zetten.

De eerste stap was de kritiek van het Arbitragehof dat in algemene termen zou moeten worden aangeduid welke verkeersovertredingen zwaarder moeten worden gestraft dan anderen. Eenmaal dit bereikt was in even specifieke termen als in bepaalde strafwettelijke omschrijvingen, zoals "rechtstreeks en onrechtstreeks" hetgeen even specifiek is als "opzettelijk en onopzettelijk" uitte de Raad van State zijn twijfel of dit wel voldoende specifiek is zoals door het Arbitragehof gevraagd. Deze twijfel kan maar worden stopgezet door een keuze te maken: ofwel doet de wetgever alles ofwel – hetgeen waarvoor we thans hebben gekozen om het nog enigszins praktisch te houden – buigt de wetgever zich er nadien over om na te gaan of binnen het mandaat werd gewerkt.

Ik weet niet of het de juiste beweging van een parlement is zich te moeten herleiden tot de instantie die zich moet bezighouden met specifieke verkeersregels. Ik weet wel dat we in een land leven waar

analyse ultérieure.

01.36 Guido De Padt (VLD): Promulguer une loi en l'espace d'un an pour approuver un arrêté royal est exceptionnel. Dans le cadre de la revalorisation du rôle du Parlement et de l'intérêt que nous devons accorder à la sécurité routière, ne devrions-nous pas nous orienter vers un système permettant de soumettre à l'approbation du Parlement des arrêtés royaux en matière de sécurité routière? La politique de circulation bénéficierait ainsi d'une assise parlementaire.

01.37 Renaat Landuyt, ministre: En Belgique, le pouvoir judiciaire influence de plus en plus la politique. Autrefois, toutes les infractions étaient définies par des arrêtés royaux sur la base d'un seul article, si bien qu'il était possible d'introduire facilement de nouvelles règles. A présent, nous avons décidé de demander l'aval du Parlement à propos de la définition des catégories.

La Cour d'arbitrage a estimé que nous devons d'abord indiquer dans des termes généraux quelles infractions il convenait de sanctionner plus lourdement. Dès que les infractions ont été spécifiées, le Conseil d'État a encore exprimé quelques doutes.

Je ne pense pas qu'il soit approprié que le Parlement s'occupe de la définition de règles de circulation spécifiques.

de rechters ons dwingen om bijna alles naar het Parlement te brengen, inclusief vliegroutes.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (*Non*)
Vraagt nog iemand het woord? (*Nee*)

La discussion générale est close.
De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles
Bespreking van de artikelen

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion.
(Rgt 85, 4) **(1428/11+15)**

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(1428/11+15)**

L'intitulé a été modifié par la commission en "projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière".

Het opschrift werd door de commissie gewijzigd in "wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer".

Le projet de loi compte 32 articles.
Het wetsontwerp telt 32 artikelen.

Amendements déposés:
Ingediende amendementen:

Art. 1

- 58: Jef Van den Bergh, Roel Deseyn **(1428/7)**

Art. 7

- 69: Jef Van den Bergh, Roel Deseyn **(1428/12)**

Art. 30bis à 30undecies (n)

- 34: Jef Van den Bergh, Roel Deseyn **(1428/5)**

Art. 30duodecies (n)

- 35: Jef Van den Bergh, Roel Deseyn **(1428/5)**

De heer Van den Bergh heeft vijf amendementen ingetrokken:

- amendement nr. 71 op artikel 9 **(1428/12)**,
- amendement nr. 72 op artikel 10 **(1428/12)**,
- amendement nr. 22 op artikel 15 **(1428/5)**,
- amendement nr. 23 op artikel 16 **(1428/5)**,
- en amendement nr. 24 op artikel 17 **(1428/5)**.

Bevestigt u dit, mijnheer Van den Bergh?

01.38 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik wil dat zeker bevestigen, voorzitter. De reden daarvoor is dat de amendementen 22, 23 en 24 zonder voorwerp zijn geworden na het ondertekenen van het amendement De Padt en dat de amendementen 71 en 72 reeds werden goedgekeurd in de commissie daarstraks. Ik wil daarenboven nog vijf of zes andere amendementen intrekken op basis van de engagementen die de minister ten aanzien van ons heeft genomen. Sommigen raden mij af de minister op zijn woord te geloven. Ik ben nog jong en naïef en wil dat toch doen. Daarom stel ik voor om amendementen nr. 7 tot invoeging van een artikel 3bis **(1428/5)**, nr. 10 bij artikel 7 **(1428/5)**, nr. 12 bij artikel 8 **(1428/5)**, nr. 70 dat een nieuw artikel 8bis invoert **(1428/12)**, nr. 31 bij artikel 24 **(1428/5)** en nr. 32 bij artikel 24bis **(1428/5)**, ook een nieuw artikel, in te trekken.

01.38 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les amendements 22, 23 et 24 ont déjà été retirés étant donné qu'ils sont sans objet après la signature de l'amendement de M. De Padt. Les amendements 71 et 72 ont été approuvés en commission.

Je retire également quelques amendements, compte tenu des engagements pris par le ministre. Il s'agit de l'amendement 7 à

l'article 3bis, de l'amendement 10 à l'article 7, de l'amendement 12 à l'article 8, de l'amendement 70 au nouvel article 8bis, de l'amendement 31 à l'article 24 et de l'amendement 32 au nouvel article 24bis.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

01.39 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, zou u zo vriendelijk willen zijn om bij de artikelsgewijze bespreking nog eens te herhalen welke amendementen werden ingetrokken.

De **voorzitter**: We zullen dat nu zien, artikel per artikel.

Ce projet est compliqué. Nous allons essayer d'assembler tout cela.

A l'article 1er, nous avons un amendement n° 58 déposé par MM. Van den Bergh et Deseyn. Nous réservons donc cet article et l'amendement pour le vote qui aura lieu dans quelques instants. Aucun amendement n'a été déposé concernant les articles 2 et 3. Pas d'observation? Les articles sont adoptés.

Nous avons un amendement n° 7 de MM. Van den Bergh et Deseyn, tendant à insérer un article 3bis. Il est retiré.

Concernant les articles 4, 5 et 6, aucun amendement n'a été déposé. Pas d'observation?

- Les articles 4 à 6 sont adoptés article par article.

A l'article 7, nous avons le nouveau texte tel qu'il a été adopté par la commission. Il reste un amendement n° 69. Nous voterons tout à l'heure sur cet amendement et sur l'article 7.

A l'article 8, les amendements n° 10 et n° 12 sont retirés. Pas d'observation? L'article 8 est adopté.

Un amendement n°70 tendant à insérer un article 8bis a été retiré.

- Le nouvel article 9 est adopté.

A l'article 10, un nouveau texte a été adopté par la commission. L'amendement qui avait été déposé a été retiré. L'article 10 est adopté.

- Les articles 11 à 14 sont adoptés article par article.

L'amendement de M. Van den Bergh déposé à l'article 15 a été retiré. L'article 15 est adopté.

A l'article 16, un nouveau texte a été adopté par la commission. L'amendement de M. Van den Bergh a été retiré. L'article 16 est adopté.

Un amendement déposé à l'article 17 a été retiré. L'article 17 est adopté.

- Les articles 18 à 23 sont adoptés article par article.

L'amendement de M. Van den Bergh déposé à l'article 24 a été retiré.

L'amendement n° 30 de M. Van den Bergh, qui visait à insérer un article 24bis, est également retiré.

S'il n'y a pas d'autre observation sur l'article 24, je considère qu'il est adopté.

Il n'y a pas d'amendement aux articles 25, 26, 27, 28, 29 et 30.
Pas d'observation? Ils sont adoptés article par article.

Il reste l'amendement n° 34 de MM. Van den Bergh et Deseyn.
Cet amendement vise à insérer des articles 30bis à 30undecies.

L'amendement n° 35 de MM. Van den Bergh, Deseyn et Verherstraeten vise à insérer un article 30duodecies.
Le vote sur ces amendements est réservé.

Il n'y a pas d'amendement aux articles 31 et 32. Pas d'observation? Ils sont donc adoptés.

*Les articles 2 à 6, 8 à 32 sont adoptés article par article.
De artikelen 2 tot 6, 8 tot 32 worden artikel per artikel aangenomen.*

*Le vote sur les amendements et les autres articles est réservé.
De stemming over de amendementen en de overige artikelen wordt aangehouden.*

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.
De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen en artikelen en over het geheel zal later plaatsvinden.

02 Prise en considération de propositions

02 Inoverwegingneming van voorstellen

L'ordre du jour appelle la prise en considération d'une série de propositions dont la liste est reprise en annexe.

Aan de orde is de inoverwegingneming van een reeks voorstellen waarvan de lijst als bijlage gaat.

Pas d'observation? (*Non*) La prise en considération est adoptée.
Geen bezwaar? (*Nee*) De inoverwegingneming is aangenomen.

Je vous propose également de prendre en considération:

- la proposition de résolution de M. Dirk Van der Maelen et Mmes Magda De Meyer et Maya Detiège relative à l'organisation par la Cour des comptes d'une enquête sur la gestion et le contrôle de l'INAMI et du SPF Santé publique en ce qui concerne le financement hospitalier (n° 1890/1). Elle est renvoyée à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société;
 - la proposition de loi de M. André Frédéric, Mme Anne-Marie Baeke, M. Yvan Mayeur, Mme Dalila Douifi, M. Eric Massin, Mmes Karine Jiroflée et Véronique Ghenne et MM. Guy Swennen, Thierry Giet et Dirk Van der Maelen visant à objectiver et contrôler les loyers des logements, à mieux garantir le maintien dans le logement et à instituer des commissions des baux (n° 1899/1).
 - la proposition de loi de Mme Karine Lalieux et consorts interprétative de l'article 29, § 3, alinéa 2, de la loi du 5 août 2003 relative aux violations graves du droit international humanitaire (n° 1900/1).
 - la proposition de loi de Mme Nahima Lanjri modifiant le Code pénal en vue de renforcer la lutte contre les pratiques des marchands de sommeil (n° 1901/1).
- Elles sont renvoyées à la commission de la Justice.

Ik stel u ook voor in overweging te nemen:

- het voorstel van resolutie van de heer Dirk Van der Maelen en de dames Magda De Meyer en Maya Detiège teneinde het Rekenhof te belasten met een onderzoek naar het beheer en de controle van het RIZIV en de FOD Volksgezondheid inzake de ziekenhuisfinanciering (nr. 1890/1). Het wordt aanhangig gemaakt bij de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing;
- het wetsvoorstel (de heer André Frédéric, mevrouw Anne-Marie Baeke, de heer Yvan Mayeur, mevrouw Dalila Douifi, de heer Eric Massin, de dames Karine Jiroflée en Véronique Ghenne en de heren Guy

Swennen, Thierry Giet en Dirk Van der Maelen) tot objectivering van en controle op de huurprijzen van woningen, tot betere waarborging van de huurbescherming van de huurders en tot oprichting van commissies voor huurovereenkomsten, nr. 1899/1.

- het wetsvoorstel van mevrouw Karine Lalieux c.s. tot interpretatie van artikel 29, § 3, tweede lid, van de wet van 5 augustus 2003 betreffende ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht (nr. 1900/1).

- het wetsvoorstel van mevrouw Nahima Lanjri tot wijziging van het Strafwetboek met het oog op de versterking van de strijd tegen de praktijken van huisjesmelkers (nr. 1901/1).

Ze worden aanhangig gemaakt bij de commissie voor de Justitie.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus wordt besloten.

Votes nominatifs

Naamstemmingen

03 Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van mevrouw Liesbeth Van der Auwera over "de achterstallen van 1988 inzake onderwijs" (nr. 609)

03 Motions déposées en conclusion de l'interpellation de Mme Liesbeth Van der Auwera sur "les arriérés de 1988 concernant l'enseignement" (n° 609)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de Nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw van 21 juni 2005.

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture du 21 juin 2005.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 609/1):

- een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Liesbeth Van der Auwera;

- een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Patrick Lansens.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 609/1):

- une motion de recommandation a été déposée par Mme Liesbeth Van der Auwera;

- une motion pure et simple a été déposée par M. Patrick Lansens.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? (*Nee*)

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? (*Non*)

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

(Stemming/vote 1)		
Ja	76	Oui
Nee	33	Non
Onthoudingen	4	Abstentions
Totaal	113	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van aanbeveling.

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de recommandation est caduque.

03.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, j'ai pairé avec M. André Frédéric.

03.01 Joseph Arens (cdH): Ik heb een stemafpraak met de heer André Frédéric.

03.02 Benoît Drèze (cdH): Monsieur le président, j'ai pairé avec M. Yvan Mayeur.

03.02 Benoît Drèze (cdH): Ik heb een stemafpraak met de heer Yvan Mayeur.

03.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb een stemafpraak met de heer Geert Lambert.

03.03 Patrick De Groote (N-VA): J'ai pairé avec M. Geert Lambert.

03.04 Paul Tant (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb een stemafpraak met de heer Guy Hove.

03.04 Paul Tant (CD&V): J'ai pairé avec M. Guy Hove.

04 Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde over "het bestaan van bandes van Brusselse boefjes die dermate ongemoeid gelaten worden dat zij hun wandaden op een weblog tentoonspreiden" (nr. 616)

04 Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Francis Van den Eynde sur "l'existence de bandes de voyous bruxellois qui jouissent d'une telle impunité qu'elles font étalage de leurs méfaits sur un weblog" (n° 616)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt van 22 juni 2005.

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique du 22 juin 2005.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 616/1):

- een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Francis Van den Eynde en Guido Tastenhoye;
- een eenvoudige motie werd ingediend door de heren François Bellot, Guido De Padt en Jean-Claude Maene.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 616/1):

- une motion de recommandation a été déposée par MM. Francis Van den Eynde et Guido Tastenhoye;
- une motion pure et simple a été déposée par MM. François Bellot, Guido De Padt et Jean-Claude Maene.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? (*Nee*)

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? (*Non*)

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

<i>(Stemming/vote 2)</i>		
Ja	78	Oui
Nee	33	Non
Onthoudingen	7	Abstentions
Totaal	118	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van aanbeveling.

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de recommandation est caduque.

04.01 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik heb "ja" gestemd.

05 Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Luc Sevenhans over "de verkoop van de home van het NIOOO te Ukkel" (nr. 608)

05 Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Luc Sevenhans sur "la vente de la maison de repos de l'INIG à Uccle" (n° 608)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Landsverdediging van 22 juni 2005.

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission de la Défense nationale du 22 juin 2005.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 608/1):

- een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Luc Sevenhans en Staf Neel;
- een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Talbia Belhouari en Ingrid Meeus en de heren Robert Denis, David Geerts en Alain Mathot.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 608/1):

- une motion de recommandation a été déposée par MM. Luc Sevenhans et Staf Neel;
- une motion pure et simple a été déposée par Mmes Talbia Belhouari et Ingrid Meeus et MM. Robert Denis, David Geerts et Alain Mathot.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? (*Nee*)

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? (*Non*)

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

<i>(Stemming/vote 3)</i>		
Ja	79	Oui
Nee	36	Non
Onthoudingen	4	Abstentions
Totaal	119	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van aanbeveling.

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de recommandation est caduque.

06 Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Pieter De Crem over "de ontslagvergoeding voor de oud administrateur-generaal van het NIOOO" (nr. 617)

06 Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Pieter De Crem sur "l'indemnité de licenciement due à l'ancien administrateur général de l'INIG" (n° 617)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Landsverdediging van 22 juni 2005.

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission de la Défense nationale du 22 juin 2005.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 617/1):

- een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Pieter De Crem;
- een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Talbia Belhouari en Ingrid Meeus en de heren David Geerts en Alain Mathot.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 617/1):

- une motion de recommandation a été déposée par M. Pieter De Crem;
- une motion pure et simple a été déposée par Mmes Talbia Belhouari et Ingrid Meeus et MM. David Geerts et Alain Mathot.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.
La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? *(Nee)*

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? *(Non)*

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

<i>(Stemming/vote 4)</i>		
Ja	80	Oui
Nee	36	Non
Onthoudingen	4	Abstentions
Totaal	120	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van aanbeveling.

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de recommandation est caduque.

07 Moties ingediend tot besluit van de interpellaties van:

- de heer Luc Sevenhans over "het programma "MLU Houwitsers 155 mm M109"" (nr. 623)

- de heer Theo Kelchtermans over "de modernisering en het verkopen van de houwitzers" (nr. 627)

07 Motions déposées en conclusion des interpellations de:

- M. Luc Sevenhans sur "le programme "MLU Houwitsers 155 mm M109"" (n° 623)

- M. Theo Kelchtermans sur "la modernisation et la vente des obusiers" (n° 627)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Landsverdediging van 22 juni 2005.

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission de la Défense nationale du 22 juin 2005.

Drie moties werden ingediend (MOT nr. 623/1):

- een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Luc Sevenhans en Staf Neel;
- een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Theo Kelchtermans;
- een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Talbia Belhouari en Ingrid Meeus en de heren David Geerts en Alain Mathot.

Trois motions ont été déposées (MOT n° 623/1):

- une première motion de recommandation a été déposée par MM. Luc Sevenhans et Staf Neel;
- une deuxième motion de recommandation a été déposée par M. Theo Kelchtermans;
- une motion pure et simple a été déposée par Mmes Talbia Belhouari et Ingrid Meeus et MM. David Geerts et Alain Mathot.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? *(Nee)*

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? *(Non)*

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

<i>(Stemming/vote 5)</i>		
Ja	79	Oui
Nee	36	Non
Onthoudingen	5	Abstentions
Totaal	120	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervallen de moties van aanbeveling.

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, les motions de recommandation sont caduques.

08 Wetsontwerp tot omzetting van verschillende bepalingen van de richtlijn financiële diensten op afstand en van de richtlijn privacy en elektronische communicatie (1776/5)

08 Projet de loi visant à transposer certaines dispositions de la directive services financiers à distance et de la directive vie privée et communications électroniques (1776/5)

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? *(Non)*

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? *(Nee)*

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

<i>(Stemming/vote 6)</i>		
Ja	121	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	121	Total

Bijgevolg neemt de Kamer het wetsontwerp unaniem aan. Het zal aan de Senaat worden overgezonden. **(1776/6)**

En conséquence, la Chambre adopte le projet de loi à l'unanimité. Le projet sera transmis au Sénat. **(1776/6)**

09 Proposition de résolution relative au respect du droit international par Israël et l'Autorité palestinienne et visant à encourager les deux parties dans leurs efforts de paix (nouvel intitulé) (1517/7)

09 Voorstel van resolutie betreffende de inachtneming van het internationaal recht door Israël en de Palestijnse Autoriteit en ertoe strekkend de beide partijen te steunen in hun vredesinspanningen (nieuw opschrift) (1517/7)

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? *(Non)*

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? *(Nee)*

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

<i>(Stemming/vote 7)</i>		
Ja	95	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	25	Abstentions
Totaal	120	Total

En conséquence, la Chambre adopte la proposition de résolution. Il en sera donné connaissance au gouvernement. **(1517/8)**

Bijgevolg neemt de Kamer het voorstel van resolutie aan. Het zal ter kennis van de regering worden

gebracht. **(1517/8)**

10 Proposition de résolution relative au soutien belge à la période de transition et à l'organisation d'élections libres, démocratiques et transparentes au Congo (1840/3)

10 Voorstel van resolutie betreffende de Belgische ondersteuning van de transitieperiode en de organisatie van vrije, democratische en transparante verkiezingen in Congo (1840/3)

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? (*Non*)

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? (*Nee*)

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

<i>(Stemming/vote 8)</i>			
Ja	107	Oui	
Nee	14	Non	
Onthoudingen	0	Abstentions	
Totaal	121	Total	

En conséquence, la Chambre adopte la proposition de résolution. Il en sera donné connaissance au gouvernement. **(1840/4)**

Bijgevolg neemt de Kamer het voorstel van resolutie aan. Het zal ter kennis van de regering worden gebracht. **(1840/4)**

11 Aangehouden amendementen en artikelen van het wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (nieuw opschrift) **(1428/1-15)**

11 Amendements et articles réservés du projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (nouvel intitulé) **(1428/1-15)**

Stemming over amendement nr. 58 van Jef Van den Bergh cs op artikel 1. **(1428/7)**

Vote sur l'amendement n° 58 de Jef Van den Bergh cs à l'article 1. **(1428/7)**

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

<i>(Stemming/vote 9)</i>			
Ja	33	Oui	
Nee	82	Non	
Onthoudingen	4	Abstentions	
Totaal	119	Total	

11.01 **Philippe Monfils** (MR): Monsieur le président, j'ai voté contre. Mon doigt a glissé. J'ai été gêné par le ministre.

11.01 **Philippe Monfils** (MR): Ik heb tegen willen stemmen.

Le **président**: Le ministre vous a perturbé.

Bijgevolg is het amendement verworpen en is artikel 1 aangenomen.

En conséquence, l'amendement est rejeté et l'article 1 est adopté.

Stemming over amendement nr. 69 van Jef Van den Bergh cs op artikel 7. **(1428/12)**

Vote sur l'amendement n° 69 de Jef Van den Bergh cs à l'article 7. **(1428/12)**

Mag de uitslag van de vorige stemming ook gelden voor deze stemming? (*Ja*)

Peut-on considérer que le résultat du vote précédent est valable pour celui-ci? (*Oui*)

(*Stemming/vote 9*)

Bijgevolg is het amendement verworpen en is artikel 7 aangenomen.
En conséquence, l'amendement est rejeté et l'article 7 est adopté.

Stemming over amendement nr. 34 van Jef Van den Bergh cs tot invoeging van artikelen 30bis tot 30undecies (n). **(1428/5)**

Vote sur l'amendement n° 34 de Jef Van den Bergh cs tendant à insérer les articles 30bis à 30undecies (n). **(1428/5)**

Mag de uitslag van de vorige stemming ook gelden voor deze stemming? (*Ja*)

Peut-on considérer que le résultat du vote précédent est valable pour celui-ci? (*Oui*)

(*Stemming/vote 9*)

Bijgevolg is het amendement verworpen.
En conséquence, l'amendement est rejeté.

Stemming over amendement nr. 35 van Jef Van den Bergh cs tot invoeging van een artikel 30duodecies (n). **(1428/5)**

Vote sur l'amendement n° 35 de Jef Van den Bergh cs tendant à insérer un article 30duodecies (n). **(1428/5)**

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

(<i>Stemming/vote 10</i>)		
Ja	20	Oui
Nee	84	Non
Onthoudingen	17	Abstentions
Totaal	121	Total

Bijgevolg is het amendement verworpen.
En conséquence, l'amendement est rejeté.

12 Geheel van het wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (nieuw opschrift) (1428/11 + 15)

12 Ensemble du projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (nouvel intitulé) (1428/11 + 15)

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? (*Non*)

Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? (*Nee*)

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

(<i>Stemming/vote 11</i>)		
Ja	77	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	44	Abstentions
Totaal	121	Total

Bijgevolg neemt de Kamer het wetsontwerp aan. Het zal aan de Senaat worden overgezonden. **(1428/16)**
En conséquence, la Chambre adopte le projet de loi. Le projet sera transmis au Sénat. **(1428/16)**

13 Adoption de l'agenda

13 Goedkeuring van de agenda

Nous devons nous prononcer sur le projet d'ordre du jour que vous propose la Conférence des présidents.
Wij moeten ons thans uitspreken over de ontwerp agenda die de Conferentie van voorzitters u voorstelt.

Au menu, nous avons:

- un projet de loi portant des dispositions diverses,
- un projet de loi modifiant l'assurance contre les catastrophes naturelles,
- des projets de loi relatifs à l'information précontractuelle dans le cadre d'accords de partenariat commercial,
- un projet de loi relatif aux pensions des travailleurs indépendants,
- un projet de loi relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs indépendants,
- un projet de loi modifiant une loi de 1999 relative à la Coopération internationale belge en ce qui concerne l'attention aux droits de l'enfant,
- un projet de loi portant des mesures d'accompagnement en ce qui concerne l'institution d'un groupe spécial de négociation et de procédures relatives à l'implication des travailleurs au sein de la Société européenne,
- un projet de loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 en matière de précompte professionnel,
- un projet de loi visant à compléter la protection pénale des mineurs,
- un projet de loi portant assentiment à l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la Serbie-Monténégro,
- un projet de loi portant assentiment aux Actes internationaux suivants: Accord international sur l'Escaut et sur la Meuse,
- un projet de loi portant assentiment au protocole établi sur la base de l'article 43 de la Convention portant création d'un Office européen de police,
- un projet de loi portant assentiment à la Convention portant création d'un institut international des ressources phytogénétiques
- et, enfin, un projet de loi portant assentiment et exécution du protocole 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

(Applaudissements)

(Applaus)

Pas d'observation? *(Non)* La proposition est adoptée.

Geen bezwaar? *(Nee)* Het voorstel is aangenomen.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

De vergadering wordt gesloten om 22.09 uur. Volgende vergadering donderdag 7 juli 2005 om 14.15 uur.

La séance est levée à 22.09 heures. Prochaine séance le jeudi le 7 juillet 2005 à 14.15 heures.

ANNEXE**BIJLAGE****SÉANCE PLÉNIÈRE****PLENUMVERGADERING****JEUDI 30 JUIN 2005****DONDERDAG 30 JUNI 2005****DÉTAIL DES VOTES NOMINATIFS****DETAIL VAN DE NAAMSTEMMINGEN**

Naamstemming - Vote nominatif: 001

Ja	076	Oui
----	-----	-----

Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Borginon, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Daems, De Block, De Bue, De Coene, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, Detiège, Dierickx, Dieu, Douifi, Ducarme Denis, Geerts, Ghenne, Giet, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lansens, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Monfils, Muls, Pécriaux, Perpète, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Storms, Swennen, Taelman, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van der Maelen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Vautmans, Verhaert, Versnick

Nee	033	Non
-----	-----	-----

Annemans, Bogaert, Bultinck, Cocriamont, Creyf, De Man, Deseyn, Devlies, D'haeseleer, D'hondt, Gerkens, Govaerts, Goyvaerts, Kelchtermans, Laeremans, Lanjri, Lavaux, Nagy, Neel, Nollet, Pieters, Schoofs, Schryvers, Van den Bergh, Van den Broeck, Van den Eynde, Vandeurzen, Van Parys, Van Rompuy, Verhaegen, Verherstraeten, Viseur, Wiaux

Onthoudingen	004	Abstentions
--------------	-----	-------------

Arens, De Groote, Drèze, Tant

Naamstemming - Vote nominatif: 002

Ja	078	Oui
----	-----	-----

Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Daems, De Block, De Bue, De Coene, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, Detiège, Dierickx, Dieu, Douifi, Ducarme Denis, Geerts, Ghenne, Giet, Goris, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-

Claire, Lansens, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Monfils, Muls, Pécriaux, Perpète, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Storms, Swennen, Taelman, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van der Maelen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Vautmans, Verhaert, Versnick

Nee	033	Non
-----	-----	-----

Annemans, Bogaert, Bultinck, Caslo, Cocriamont, Creyf, De Man, Depoortere, Deseyn, Devlies, D'haeseleer, D'hondt, Genot, Gerkens, Govaerts, Goyvaerts, Kelchtermans, Laeremans, Lanjri, Nagy, Neel, Nollet, Pieters, Schoofs, Schryvers, Van den Bergh, Van den Broeck, Van den Eynde, Vandeurzen, Van Parys, Van Rompuy, Verhaegen, Verherstraeten

Onthoudingen	007	Abstentions
--------------	-----	-------------

Arens, De Groote, Drèze, Lavaux, Tant, Viseur, Wiaux

Naamstemming - Vote nominatif: 003

Ja	079	Oui
----	-----	-----

Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Bonte, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Daems, De Block, De Bue, De Coene, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, Detiège, Dierickx, Dieu, Douifi, Ducarme Denis, Geerts, Ghene, Giet, Goris, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lansens, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Monfils, Muls, Pécriaux, Perpète, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Storms, Swennen, Taelman, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van der Maelen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Vautmans, Verhaert, Versnick

Nee	036	Non
-----	-----	-----

Annemans, Bogaert, Bultinck, Caslo, Cocriamont, Creyf, De Man, Depoortere, Deseyn, Devlies, D'haeseleer, D'hondt, Genot, Gerkens, Govaerts, Goyvaerts, Kelchtermans, Laeremans, Lanjri, Lavaux, Nagy, Neel, Nollet, Pieters, Schoofs, Schryvers, Van den Bergh, Van den Broeck, Van den Eynde, Vandeurzen, Van Parys, Van Rompuy, Verhaegen, Verherstraeten, Viseur, Wiaux

Onthoudingen	004	Abstentions
--------------	-----	-------------

Arens, De Groote, Drèze, Tant

Naamstemming - Vote nominatif: 004

Ja	080	Oui
----	-----	-----

Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Bonte, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Daems, De Block, De Bue, De Coene, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, De Permentier, Detiège, Dierickx, Dieu, Douifi, Ducarme Denis, Geerts, Ghene, Giet, Goris, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lansens, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Monfils, Muls, Pécriaux, Perpète, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Storms, Swennen, Taelman, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van der Maelen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Vautmans, Verhaert, Versnick

Nee	036	Non
-----	-----	-----

Annemans, Bogaert, Bultinck, Caslo, Cocriamont, Creyf, De Man, Depoortere, Deseyn, Devlies, D'haeseleer, D'hondt, Genot, Gerken, Govaerts, Goyvaerts, Kelchtermans, Laeremans, Lanjri, Lavaux, Nagy, Neel, Nollet, Pieters, Schoofs, Schryvers, Van den Bergh, Van den Broeck, Van den Eynde, Vandeurzen, Van Parys, Van Rompuy, Verhaegen, Verherstraeten, Viseur, Wiaux

Onthoudingen	004	Abstentions
--------------	-----	-------------

Arens, De Groote, Drèze, Tant

Naamstemming - Vote nominatif: 005

Ja	079	Oui
----	-----	-----

Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Bonte, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Daems, De Block, De Bue, De Coene, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, De Permentier, Detiège, Dierickx, Dieu, Douifi, Ducarme Denis, Geerts, Ghene, Giet, Goris, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lansens, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Monfils, Pécriaux, Perpète, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Storms, Swennen, Taelman, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van der Maelen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Vautmans, Verhaert, Versnick

Nee	036	Non
-----	-----	-----

Annemans, Bogaert, Bultinck, Caslo, Cocriamont, Creyf, De Man, Depoortere, Deseyn, Devlies, D'haeseleer, D'hondt, Genot, Gerken, Govaerts, Goyvaerts, Kelchtermans, Laeremans, Lanjri, Lavaux,

Nagy, Neel, Nollet, Pieters, Schoofs, Schryvers, Van den Bergh, Van den Broeck, Van den Eynde, Vandeurzen, Van Parys, Van Rompuy, Verhaegen, Verherstraeten, Viseur, Wiaux

Onthoudingen	005	Abstentions
--------------	-----	-------------

Arens, De Groote, Drèze, Muls, Tant

Naamstemming - Vote nominatif: 006

Ja	121	Oui
----	-----	-----

Annemans, Arens, Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Bogaert, Bonte, Borginon, Boukourna, Bultinck, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Caslo, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Cocriamont, Collard, Cortois, Courtois, Creyf, Daems, De Block, De Bue, De Coene, De Groote, Delizée, De Man, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, De Permentier, Depoortere, Deseyn, Detiège, Devlies, D'haeseleer, D'hondt, Dierickx, Dieu, Douifi, Drèze, Ducarme Denis, Geerts, Genot, Gerkens, Ghenne, Giet, Goris, Govaerts, Goyvaerts, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Kelchtermans, Laeremans, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lanjri, Lansens, Lavaux, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Milquet, Monfils, Muls, Nagy, Neel, Nollet, Pécriaux, Perpète, Pieters, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Schoofs, Schryvers, Storms, Swennen, Taelman, Tant, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van den Bergh, Van den Broeck, Van den Eynde, Van der Maelen, Vandeurzen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Van Parys, Van Rompuy, Vautmans, Verhaegen, Verhaert, Verherstraeten, Versnick, Viseur, Wiaux

Nee	000	Non
-----	-----	-----

Onthoudingen	000	Abstentions
--------------	-----	-------------

Naamstemming - Vote nominatif: 007

Ja	095	Oui
----	-----	-----

Arens, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Bogaert, Bonte, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Courtois, Creyf, Daems, De Bue, De Coene, De Groote, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, Deseyn, Detiège, Devlies, D'hondt, Dierickx, Dieu, Douifi, Drèze, Geerts, Genot, Gerkens, Ghenne, Giet, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Kelchtermans, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lanjri, Lansens, Lavaux, Lejeune, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Milquet, Muls, Nagy, Nollet, Pécriaux, Perpète, Pieters, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Schryvers, Storms, Swennen, Tant, Tommelein, T'Sijen,

Turtelboom, Van Biesen, Van den Bergh, Van der Maelen, Vandeurzen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Van Parys, Van Rompuy, Vautmans, Verhaegen, Verhaert, Verherstraeten, Versnick, Viseur, Wiaux

Nee	000	Non
-----	-----	-----

Onthoudingen	025	Abstentions
--------------	-----	-------------

Annemans, Avontroodt, Bultinck, Caslo, Cocriamont, Cortois, De Block, De Man, De Padt, De Permentier, Depoortere, D'haeseleer, Ducarme Denis, Goris, Govaerts, Goyvaerts, Laeremans, Lenssen, Marinower, Monfils, Neel, Schoofs, Van Campenhout, Van den Broeck, Van den Eynde

Naamstemming - Vote nominatif: 008

Ja	107	Oui
----	-----	-----

Arens, Avontroodt, Bacquellaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Bogaert, Bonte, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Creyf, Daems, De Block, De Bue, De Coene, De Groote, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, De Permentier, Deseyn, Detiège, Devlies, D'hondt, Dierickx, Dieu, Douifi, Drèze, Ducarme Denis, Geerts, Genot, Gerkens, Ghenne, Giet, Goris, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Kelchtermans, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lanjri, Lansens, Lavaux, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Milquet, Monfils, Muls, Nagy, Nollet, Pécriaux, Perpète, Pieters, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Schryvers, Storms, Swennen, Taelman, Tant, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van den Bergh, Van der Maelen, Vandeurzen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Van Parys, Van Rompuy, Vautmans, Verhaegen, Verhaert, Verherstraeten, Versnick, Viseur, Wiaux

Nee	014	Non
-----	-----	-----

Annemans, Bultinck, Caslo, Cocriamont, De Man, Depoortere, D'haeseleer, Govaerts, Goyvaerts, Laeremans, Neel, Schoofs, Van den Broeck, Van den Eynde

Onthoudingen	000	Abstentions
--------------	-----	-------------

Naamstemming - Vote nominatif: 009

Ja	033	Oui
----	-----	-----

Annemans, Bogaert, Bultinck, Caslo, Cocriamont, Creyf, De Man, Depoortere, Deseyn, Devlies, D'haeseleer, D'hondt, Govaerts, Goyvaerts, Kelchtermans, Laeremans, Lanjri, Lavaux, Milquet, Neel, Pieters, Schoofs, Schryvers, Van den Bergh, Van den Broeck, Van den Eynde, Vandeurzen, Van Parys, Van Rompuy, Verhaegen, Verherstraeten, Viseur, Wiaux

Nee	082	Non
-----	-----	-----

Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Bonte, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Daems, De Bue, De Coene, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, De Permentier, Detiège, Dierickx, Dieu, Douifi, Ducarme Denis, Geerts, Genot, Gerkens, Ghenne, Giet, Goris, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lansens, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Muls, Nagy, Nollet, Pécriaux, Perpète, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Storms, Swennen, Taelman, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van der Maelen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Vautmans, Verhaert, Versnick

Onthoudingen	004	Abstentions
--------------	-----	-------------

Arens, De Groote, Drèze, Tant

Naamstemming - Vote nominatif: 010

Ja	020	Oui
----	-----	-----

Bogaert, Cocriamont, Creyf, Deseyn, Devlies, D'hondt, Kelchtermans, Lanjri, Lavaux, Milquet, Pieters, Schryvers, Van den Bergh, Vandeurzen, Van Parys, Van Rompuy, Verhaegen, Verherstraeten, Viseur, Wiaux

Nee	084	Non
-----	-----	-----

Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bellot, Bex, Bonte, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Daems, De Block, De Bue, De Coene, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, De Permentier, Detiège, Dierickx, Dieu, Douifi, Ducarme Denis, Geerts, Genot, Gerkens, Ghenne, Giet, Goris, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lansens, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Monfils, Muls, Nagy, Nollet, Pécriaux, Perpète, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Storms, Swennen, Taelman, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van der Maelen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Vautmans, Verhaert, Versnick

Onthoudingen	017	Abstentions
--------------	-----	-------------

Annemans, Arens, Bultinck, Caslo, De Groote, De Man, Depoortere, D'haeseleer, Drèze, Govaerts, Goyvaerts, Laeremans, Neel, Schoofs, Tant, Van den Broeck, Van den Eynde

Naamstemming - Vote nominatif: 011

Ja	077	Oui
----	-----	-----

Avontroodt, Bacquelaine, Baeke, Barzin, Bex, Bonte, Borginon, Boukourna, Burgeon, Cahay-André, Casaer, Cavdarli, Chabot, Chastel, Claes Hilde, Collard, Cortois, Courtois, Daems, De Block, De Coene, Delizée, De Meyer, Denis, Déom, De Padt, De Permentier, Detiège, Dierickx, Dieu, Douifi, Ducarme Denis, Geerts, Ghenne, Giet, Goris, Gustin, Hasquin, Henry, Jiroflée, Lahaye-Battheu, Lalieux, Lambert Marie-Claire, Lansens, Lejeune, Lenssen, Libert, Maene, Maingain, Malmendier, Marghem, Marinower, Massin, Mathot, Meeus, Michel, Muls, Pécriaux, Perpète, Pinxten, Roppe, Saudoyer, Storms, Swennen, Taelman, Tommelein, T'Sijen, Turtelboom, Van Biesen, Van Campenhout, Van der Maelen, Van Gool, Van Grootenbrulle, Van Lombeek-Jacobs, Vautmans, Verhaert, Versnick

Nee	000	Non
-----	-----	-----

Onthoudingen	044	Abstentions
--------------	-----	-------------

Annemans, Arens, Bellot, Bogaert, Bultinck, Caslo, Cocriamont, Creyf, De Bue, De Groote, De Man, Depoortere, Deseyn, Devlies, D'haeseleer, D'hondt, Drèze, Genot, Gerkens, Govaerts, Goyvaerts, Kelchtermans, Laeremans, Lanjri, Lavaux, Milquet, Monfils, Nagy, Neel, Nollet, Pieters, Schoofs, Schryvers, Tant, Van den Bergh, Van den Broeck, Van den Eynde, Vandeurzen, Van Parys, Van Rompuy, Verhaegen, Verherstraeten, Viseur, Wiaux

CHAMBRE

PROPOSITIONS

Prise en considération

1. Proposition de résolution (Mmes Annemie Turtelboom, Martine Taelman et Yolande Avontroodt) relative à la mise en œuvre d'une coopération efficace entre les communautés et l'Etat fédéral en ce qui concerne la lutte contre la maltraitance des enfants (n° 1862/1).

Renvoi à la commission de la Justice

2. Proposition de loi spéciale (MM. Gerolf Annemans et Guido Tastenhoye) modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles en vue de permettre la tenue d'élections anticipées pour les parlements des

KAMER

VOORSTELLEN

Inoverwegingneming

1. Voorstel van resolutie (de dames Annemie Turtelboom, Martine Taelman en Yolande Avontroodt) voor een doeltreffende samenwerking tussen de gemeenschappen en de federale overheid betreffende de aanpak van kindermishandeling (nr. 1862/1).

Verzonden naar de commissie voor de Justitie

2. Voorstel van bijzondere wet (de heren Gerolf Annemans en Guido Tastenhoye) tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen met het oog op het mogelijk maken van vervroegde verkiezingen voor

entités fédérées (n° 1863/1).

Renvoi à la commission de Révision de la Constitution et de la Réforme des Institutions

3. Proposition de loi (Mme Hilde Dierickx) modifiant la loi du 8 juillet 1976 organique des centres publics d'aide sociale en vue de la récupération des frais en cas de déclaration volontairement inexacte ou incomplète (n° 1864/1).

Renvoi à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société

4. Proposition de loi (MM. Servais Verherstraeten et Dirk Claes et Mme Katrien Schryvers) modifiant la loi du 22 mars 1995 instaurant des médiateurs fédéraux, afin d'assurer une protection légale aux fonctionnaires qui dénoncent des irrégularités (n° 1873/1).

Renvoi à la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique

5. Proposition de loi (Mme Joëlle Milquet et MM. Benoît Drèze et Jean-Jacques Viseur) modifiant, en matière de cumuls, différentes dispositions relatives à la pension de retraite et de survie des travailleurs salariés et indépendants et instaurant la variabilité du montant de la pension de survie en fonction des revenus professionnels (n° 1874/1).

Renvoi à la commission des Affaires sociales

6. Proposition de loi (Mme Greet van Gool) supprimant, dans le chef des bénéficiaires d'une pension de retraite et/ou de survie et de leur employeur, l'obligation de déclarer l'exercice d'une activité professionnelle (n° 1875/1).

Renvoi à la commission des Affaires sociales

7. Proposition de loi (M. Georges Lenssen et Mme Annemie Turtelboom) supprimant les cotisations de sécurité sociale sur les heures supplémentaires et réduisant l'imposition des heures supplémentaires (n° 1876/1).

Renvoi à la commission des Affaires sociales

8. Proposition de résolution (M. Dirk Van der Maelen et Mmes Magda De Meyer et Maya Detiège) relative à l'organisation par la cour des comptes d'une enquête sur la gestion et le contrôle de l'INAMI et du SPF Santé publique en ce qui concerne le financement hospitalier (n° 1890/1).

Renvoi à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la Société

deelstaatsparlementen (nr. 1863/1).

Verzonden naar de commissie voor de Herziening van de Grondwet en de Hervorming van de Instellingen

3. Wetsvoorstel (mevrouw Hilde Dierickx) tot wijziging van de organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn met het oog op de terugvordering van kosten in geval van vrijwillig onjuiste of onvolledige aangifte (nr. 1864/1).

Verzonden naar de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing

4. Wetsvoorstel (de heren Servais Verherstraeten en Dirk Claes en mevrouw Katrien Schryvers) tot wijziging van de wet van 22 maart 1995 tot instelling van federale ombudsmannen teneinde een wettelijke bescherming te bieden aan ambtenaren die onregelmatigheden melden (nr. 1873/1).

Verzonden naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt

5. Wetsvoorstel (mevrouw Joëlle Milquet en de heren Benoît Drèze en Jean-Jacques Viseur) tot wijziging, wat cumulatie betreft, van diverse bepalingen betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers en zelfstandigen alsmede tot instelling van een variabel overlevingspensioenbedrag naar gelang van de beroepsinkomsten (nr. 1874/1).

Verzonden naar de commissie voor de Sociale Zaken

6. Wetsvoorstel (mevrouw Greet van Gool) tot afschaffing van de verplichte aangifte van beroepsbezigheid door gerechtigden op een rust- en/of overlevingspensioen en door hun werkgever (nr. 1875/1).

Verzonden naar de commissie voor de Sociale Zaken

7. Wetsvoorstel (de heer Georges Lenssen en mevrouw Annemie Turtelboom) tot afschaffing van de sociale zekerheidsbijdragen op overuren en tot vermindering van de inkomstenbelasting op overuren (nr. 1876/1).

Verzonden naar de commissie voor de Sociale Zaken

8. Voorstel van resolutie (de heer Dirk Van der Maelen en de dames Magda De Meyer en Maya Detiège) teneinde het Rekenhof te belasten met een onderzoek naar het beheer en de controle van het RIZIV en de FOD Volksgezondheid inzake de ziekenhuisfinanciering (nr. 1890/1).

Verzonden naar de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing

9. Proposition de loi (M. André Frédéric, Mme Anne-Marie Baeke, M. Yvan Mayeur, Mme Dalila Douifi, M. Eric Massin, Mmes Karine Jiroflée et Véronique Ghenne et MM. Guy Swennen, Thierry Giet et Dirk Van der Maelen) visant à objectiver et contrôler les loyers des logements, à mieux garantir le maintien dans le logement et à instituer des commissions des baux (n° 1899/1).

Renvoi à la commission de la Justice

10. Proposition de loi (Mme Karine Lalieux et consorts) interprétative de l'article 29, §3, alinéa 2, de la loi du 5 août 2003 relative aux violations graves du droit international humanitaire (n° 1900/1).

Renvoi à la commission de la Justice

11. Proposition de loi (Mme Nahima Lanjri) modifiant le Code pénal en vue de renforcer la lutte contre les pratiques des marchands de sommeil (n° 1901/1).

Renvoi à la commission de la Justice

9. Wetsvoorstel (de heer André Frédéric, mevrouw Anne-Marie Baeke, de heer Yvan Mayeur, mevrouw Dalila Douifi, de heer Eric Massin, de dames Karine Jiroflée en Véronique Ghenne en de heren Guy Swennen, Thierry Giet en Dirk Van der Maelen) tot objectivering van en controle op de huurprijzen van woningen, tot betere waarborging van de huurbescherming van de huurders en tot oprichting van Commissies voor huurovereenkomsten (nr. 1899/1).

Verzonden naar de commissie voor de Justitie

10. Wetsvoorstel (mevrouw Karine Lalieux c.s.) tot interpretatie van artikel 29, §3, tweede lid, van de wet van 5 augustus 2003 betreffende ernstige schendingen van het internationaal humanitair recht (nr. 1900/1).

Verzonden naar de commissie voor de Justitie

11. Wetsvoorstel (mevrouw Nahima Lanjri) tot wijziging van het Strafwetboek met het oog op de versterking van de strijd tegen de praktijken van huisjesmelkers (nr. 1901/1).

Verzonden naar de commissie voor de Justitie