

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

17 JUNI 1996

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet betreffende
de politie over het wegverkeer,
gecoördineerd op 16 maart 1968**

WETSVOORSTEL

**betreffende de expliciete wettelijke
erkenning van bemande en
onbemande automatisch werkende
toestellen en betreffende het
efficiënte gebruik ervan bij de
regeling van het wegverkeer en bij
de controle van de verkeersmisdrijven**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR MEVR. Trees PIETERS

(1) Samenstelling van de commissie : zie blz. 2.

Zie :

- 577 - 95 / 96 :

- Nr 1 : Wetsontwerp.
- Nr 2 tot 4 : Amendementen.
- Nr 5 : Erratum.
- Nr 6 : Amendement.

- 43 - 1995 (B.Z.) :

- Nr 1 : Wetsvoorstel van de heer Ansons.

Zie ook :

- Nr 8 : Tekst aangenomen door de commissie.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

17 JUIN 1996

PROJET DE LOI

**modifiant la loi relative à la police
de la circulation routière,
coordonnée le 16 mars 1968**

PROPOSITION DE LOI

**autorisant explicitement l'utilisation
d'appareils fonctionnant
automatiquement en présence ou
non d'agents qualifiés et organisant
leur utilisation efficace en vue de
la régulation de la circulation
routière et de la détection des
infractions au Code de la route**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR MME Trees PIETERS

(1) Composition de la commission : voir p. 2.

Voir :

- 577 - 95 / 96 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 à 4 : Amendements.
- N° 5 : Erratum.
- N° 6 : Amendement.

- 43 - 1995 (S.E.) :

- N° 1 : Proposition de loi de M. Ansons.

Voir aussi :

- N° 8 : Texte adopté par la commission.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op haar vergaderingen van 8 mei, 29 mei en 12 juni 1996 de mogelijkheid besproken om het gebruik toe te staan van toestellen die verkeersovertredingen automatisch registreren.

Tijdens de eerste vergadering heeft de indiener van wetsvoorstel n° 43/1 een inleiding gegeven. Vervolgens heeft de staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu verklaard dat de regering op het punt stond een wetsontwerp in te dienen over hetzelfde onderwerp. Daarop heeft de commissie beslist de besprekking pas voort te zetten nadat ze in het bezit zou zijn van die andere tekst.

Op 29 mei 1996 werd het inmiddels ingediende wetsontwerp besproken. Een aantal amendementen werd ingediend, onder meer de amendementen n°s 1 tot 9 van de heer Ansoms (Stuk n° 577/2), die de krachtlijnen van wetsvoorstel n° 43/1 overnemen.

Overeenkomstig artikel 80 van de Grondwet heeft de regering bij de indiening van het wetsontwerp de spoedbehandeling gevraagd.

Krachtens artikel 40bis van het Reglement wordt die urgentie « als verworven beschouwd zonder dat de Kamer zich moet uitspreken ».

Tijdens haar vergadering van 4 juni 1996 heeft de parlementaire overlegcommissie de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 20 dagen vastgesteld (Stuk Kamer n° 82/8).

Opschoon de regering om de spoedbehandeling had gevraagd, heeft de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven besloten de werkzaamheden pas na 4 juni 1996 af te ronden, omdat op die datum het Overlegcomité tussen de federale regering en de gewestregeringen zou bijeenkomen, onder meer over dit onderwerp ter afsluiting van de procedure van betrokkenheid met de gewesten.

I. — INLEIDING DOOR DE INDIENER VAN WETSVOORSTEL N° 43/1

De heer Ansoms brengt in herinnering dat het parlement al uitvoerig is ingegaan op het vraagstuk

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Schellens.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Ansoms, Pieters (D.), Mevr. Pieters (T.), H. Van Eetvelt.
 V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van Aperen.
 P.S. HH. Grosjean, Moock, Toussaint.
 S.P. HH. Bartholomeeussen, Schellens.
 P.R.L.- HH. Vandenhante, Waut-F.D.F. hier.
 P.S.C. H. Fournaux.
 Agalev/H. Vanoost.
 Ecolo
 VI. H. Huysentruyt.
 Blok

B. — Plaatsvervangers :

HH. Brouns, Didden, Ghesquière, Lenssens, Vanpoucke.
 HH. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
 HH. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
 HH. Cuyt, Delathouwer, Roose.
 HH. Hotermans, Moerman, Reyners.
 HH. Gehlen, Lespagnard.
 Mevr. Schüttringer, H. Van Dien-deren.
 HH. Geraerts, Spinnewyn.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la possibilité d'autoriser l'utilisation des appareils de détection automatique des infractions lors de ses réunions des 8 mai, 29 mai et 12 juin 1996.

Lors de la première réunion, l'auteur de la proposition de loi n° 43/1 a fait un exposé introductif. Après que le Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement eut déclaré que le gouvernement était sur le point de déposer un projet de loi se rapportant au même sujet, la commission a décidé d'attendre de disposer de ce second texte pour pousser plus avant la discussion.

Le 29 mai suivant, la discussion a porté sur le projet, déposé dans l'intervalle. Parmi les amendements proposés, les amendements n°s 1 à 9 de M. Ansoms (doc. n° 577/2) ont repris la philosophie qui était à la base de la proposition n° 43/1.

Conformément à l'article 80 de la Constitution, le gouvernement a demandé l'urgence lors du dépôt du projet de loi.

En vertu de l'article 40bis du règlement, celle-ci « est considérée comme acquise sans que la Chambre ait à se prononcer ».

Lors de sa réunion du 4 juin 1996, la commission parlementaire de concertation a fixé le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 20 jours (Doc. Chambre n° 82/8).

Nonobstant l'urgence demandée par le gouvernement, la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques a décidé de ne finaliser ses travaux qu'après le 4 juin, date à laquelle devait avoir lieu une réunion du Comité de concertation entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux, notamment au sujet de ce point, afin de clôturer la procédure d'association des régions.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION N° 43/1

M. Ansoms rappelle que le parlement a déjà consacré de longues discussions à la problématique de

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Schellens.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Ansoms, Pieters (D.), Mme Pieters (T.), M. Van Eetvelt.
 V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van Aperen.
 P.S. MM. Grosjean, Moock, Toussaint.
 S.P. MM. Bartholomeeussen, Schellens.
 P.R.L.- MM. Vandenhante, Waut-F.D.F. hier.
 P.S.C. M. Fournaux.
 Agalev/M. Vanoost.
 Ecolo
 VI. M. Huysentruyt.
 Blok

B. — Suppléants :

MM. Brouns, Didden, Ghesquière, Lenssens, Vanpoucke.
 MM. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
 MM. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
 MM. Cuyt, Delathouwer, Roose.
 MM. Hotermans, Moerman, Reyners.
 MM. Gehlen, Lespagnard.
 Mme Schüttringer, M. Van Dien-deren.
 MM. Geraerts, Spinnewyn.

van het gebruik van automatisch werkende toestellen die verkeersovertredingen registreren. Tijdens de vorige zittingsperiode heeft de Kamer overigens al een door spreker ingediend wetsvoorstel goedgekeurd (Stuk Kamer n° 474/1 tot 8, B.Z., 1991-1992); de hele wetgevende procedure kon haar beslag evenwel niet krijgen. Tijdens die besprekking werd grondig ingegaan op de redenen om gebruik te maken van dergelijke automatische toestellen (cf. het verslag van de heer Van Eetvelt, Stuk n° 474/5).

Het is aangewezen een beroep te doen op dergelijke toestellen, niet om repressief op te treden, maar om de veiligheid te verhogen.

Drie parameters beïnvloeden de verkeersveiligheid : de verkeersomgeving, het voertuig en de bestuurder.

Er kan op drie manieren op de bestuurder worden ingewerkt : via een goede verkeersopleiding, via een permanente sensibilisering waarbij een verantwoord rijgedrag wordt aangeprezen en via een doeltreffende controle, die desnoods vergezeld gaat van sancties.

Preventie en repressie staan overigens niet haaks op elkaar, maar vullen elkaar aan. Uit onderzoek met camera's in Nederland is overigens gebleken dat de bestuurders pas een ander en duurzaam verkeersgedrag gaan aannemen als ze weten dat de vaststelling van de verkeersovertreding gepaard gaat met een sanctie.

In dat verband moet de pakkans groter worden. Het gebruik van camera's die functioneren zonder dat een bevoegd agent aanwezig hoeft te zijn, verhoogt die pakkans. In België is de kans om op de bon te worden geslingerd immers heel gering (één kans om de 80 000 kilometer). In de buurlanden, waar al jaren met onbemande camera's mag worden gewerkt, kon de positieve invloed van deze toestellen wel degelijk worden vastgesteld. Voorts is duidelijk geworden dat preventie nog meer vruchten afwerpt als de bestuurders in het ongewisse worden gelaten omtrent de vraag of die toestellen al dan niet zijn ingeschakeld.

De toename van het aantal vastgestelde verkeersovertredingen ingevolge het gebruik van onbemande camera's dient gepaard te gaan met een hervorming van de wetgeving die de verkeersregels in acht moet doen nemen. Dat is de strekking van het wetsvoorstel betreffende de versnelde beteugeling van de verkeersmisdrijven door de inning van forfaitaire verkeersboeten, dat door spreker werd ingediend (Stuk n° 462/1).

In het verleden ging het debat gedeeltelijk over de definitie van de verkeersovertredingen die zonder het optreden van een verbaliserend agent kunnen worden vastgesteld. Spreker meent dat het fout zou zijn al te beperkende voorwaarden in aanmerking te nemen. Omdat de gegevens betreffende de verkeersongevallen zeer variabel zijn, lijkt het bijvoorbeeld niet aangewezen zich uitsluitend tot de « zwarte punten » te beperken.

l'utilisation d'appareils de détection des infractions fonctionnant automatiquement. Lors de la législature précédente, une proposition de loi du même auteur avait d'ailleurs déjà été adoptée par la Chambre (doc. n° 474/1 à 8 - 91 / 92 - S.E.), sans cependant que la procédure législative n'aboutisse. A cette occasion, les raisons de recourir à des appareils automatiques avaient déjà été amplement développées (voir le rapport de M. Van Eetvelt, doc. n° 474/5).

L'utilisation de tels appareils est souhaitable, non dans un but répressif mais en vue d'accroître la sécurité.

La sécurité routière dépend de trois paramètres : l'infrastructure, le véhicule et le conducteur.

Sur ce dernier, il est possible d'agir de trois manières : par un écolage adéquat, par une sensibilisation permanente à la nécessité de se comporter de façon responsable sur la route et par un contrôle efficace accompagné de sanctions.

Répression et prévention ne sont par ailleurs pas antinomiques, mais bien complémentaires. Une expérience menée aux Pays-Bas en recourant à des caméras a d'ailleurs montré que les automobilistes ne modifiaient durablement leur comportement que lorsqu'ils savaient que la constatation de l'infraction s'accompagnait d'une sanction.

Dans cette optique, il est nécessaire d'accroître la crainte d'être verbalisé, ce que permet l'utilisation de caméras fonctionnant sans la présence d'un agent qualifié. Le risque d'être verbalisé est en effet extrêmement faible en Belgique (une chance sur 80 000 kms parcourus). Dans les pays voisins, où l'utilisation d'appareils automatiques est autorisée depuis des années, l'influence positive de ces appareils a par contre pu être dûment mesurée. Il est par ailleurs apparu que l'effet préventif était accru si on maintenait un élément d'incertitude quant au fonctionnement des appareils.

L'augmentation, grâce à l'utilisation d'appareils automatiques, du nombre d'infractions constatées doit s'accompagner d'une réforme de la législation visant à faire respecter les règles de roulage. C'est là l'objet de la proposition de loi du même auteur accélérant la répression des infractions routières par la perception d'amendes routières forfaitaires (Doc. n° 462/1).

Dans le passé, le débat a en partie porté sur la définition des infractions qui pourront être constatées sans agent verbalisateur. L'auteur estime qu'il serait erroné de vouloir retenir des conditions trop restrictives. Se limiter aux seuls « points noirs », par exemple, ne paraît pas indiqué vu le caractère extrêmement fluctuant des données se rapportant aux accidents.

Het lijkt evenmin wenselijk een exhaustieve lijst op te maken van de automatische toestellen waarvan de opmetingen rechtsgeldig zullen zijn. Zo kunnen radars maar een beperkt aantal overtredingen vaststellen. Niet-naleving van een voorrangsregel of het overschrijden van een witte lijn — goed voor 23% van de ongevallen met lichamelijke letsels — kunnen op die manier niet worden opgespoord. Het zou dan ook spijtig zijn mocht er een verbod komen op het gebruik van videocamera's, die ook hun nut blijken te hebben bij overtredingen die buiten het bestel van de verkeersveiligheid vallen (geweld, car-jacking, ...).

Het voorstel strekt er anderzijds toe het weerlegbare vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid te leggen bij de houder van de nummerplaat van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan. Er moet immers worden tegemoetgekomen aan de sinds 1989 door het Hof van Cassatie ingevoerde rechtspraak die de klemtoon legt op de « persoonlijkheid van de straf ».

Ten slotte wil het wetsvoorstel de strijd aanbinden tegen de middelen die worden aangewend om de automatische opsporing van overtredingen te omzeilen.

Tot besluit moet worden onderstreept hoe ongegrond het argument is van de tegenstanders van de automatische opsporing van verkeersovertredingen, die komen aandraven met het schrikbeeld van een Orwelliaanse samenleving, terwijl soortgelijke controlecamera's reeds op grote schaal op parkeerterreinen, in openbare gebouwen, handelscentra enz. opgesteld staan, zonder dat het bij iemand opkomt daaraan enige aanstoot te nemen.

II. — INLEIDING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR VEILIGHEID, MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE EN LEEFMILIEU

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

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

Ook de objectieve pakkans verhoogt enigszins, terwijl het de politie de mogelijkheid biedt minder mensen in te zetten om verkeersovertredingen vast te stellen. Het gebruik van automatische toestellen maakt het werk van de politiediensten dus efficiënter.

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

Il ne paraît pas davantage souhaitable de définir de manière limitative les appareils automatiques auxquels il sera donné force probante. Les radars, par exemple, ne permettent d'enregistrer qu'un nombre réduit d'infractions. Des infractions comme le non-respect d'une priorité ou d'une ligne blanche — responsable de 23 % des accidents ayant entraîné des lésions — ne peuvent être détectées de cette manière. Il serait dès lors regrettable de ne pas permettre également l'utilisation de caméras-vidéo, lesquelles s'avèrent par ailleurs utiles dans le cas d'infractions autres que celles relatives à la sécurité routière (agressions, car jacking,...).

La proposition tend d'autre part à instaurer une présomption réfragable de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise. Il convient en effet d'apporter une réponse à la jurisprudence développée depuis 1989 par la Cour de Cassation, qui fait prévaloir la personnalité des peinés.

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

En conclusion, il faut souligner combien est non fondé l'argument de ceux qui s'opposent à la détection automatique des infractions au code de la route en agitant l'épouvantail d'une société orwellienne, dès lors que le recours à des caméras de surveillance dans les parkings, les bâtiments publics, les centres commerciaux, etc. est déjà très largement répandu, sans que personne ne songe à s'en offusquer.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF DU SECRETAIRE D'ETAT A LA SECURITE, A L'INTEGRATION SOCIALE ET A L'ENVIRONNEMENT

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

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

Le risque objectif de contrôle augmente également dans une certaine mesure, tout en permettant à la police de réduire les moyens affectés à la constatation des infractions routières. Le recours à des appareils automatiques rend donc plus efficace le travail des services de police.

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

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

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

Voorts werden de gewesten bij het dossier betrokken.

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

III. — ALGEMENE BESPREKING

1. Opmerkingen vooraf

Inspraak van de gewesten

De heer Vandenhante merkt op dat de Raad van State, in een eerste advies verstrekt op 1 april 1996, heeft vastgesteld dat « de Gewestregeringen niet betrokken waren bij het uitwerken van de ontworpen regels ... » (Stuk n° 577/1, blz. 10). Die Raad stelde in een tweede advies, uitgebracht op 6 mei 1996, evenwel het volgende « gelet op de hierboven in herinnering gebrachte feiten die aangeven op welke wijze de federale overheid de Gewesten in dezen heeft willen betrekken, is het zeer de vraag of de gevuld procedure conform artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is verlopen » (ibidem, blz. 11). De Raad van State heeft dan ook onderstreept dat « de kans bestaat dat indien de ontworpen wetteksten worden aangenomen zonder dat strikt voldaan is aan de voorafgaande formaliteit van het erbij betrekken van de Gewestregeringen, zoals wordt voorgeschreven bij de bijzondere wet van 8 augustus 1980, het Arbitragehof ze vernietigt » (ibidem, blz. 11-12).

Nog afgezien van de vragen die kunnen worden gesteld bij de wijze waarop de procedure van « het betrekken van de Gewestregeringen » werd toege-

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

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

Il y a par ailleurs eu association des régions.

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

III. — DISCUSSION GENERALE

1. Observations préalables

Association des régions

M. Vandenhante relève que le Conseil d'Etat, après avoir, dans un premier avis rendu le 1^{er} avril 1996, constaté que « les gouvernements des régions n'avaient pas été associés à l'élaboration des règles en projet... » (cf. doc. n° 577/1, p. 10) a jugé dans son second avis du 6 mars suivant, que, « concernant la manière dont l'autorité fédérale a entendu procéder à « l'association » des régions en l'espèce, un doute sérieux subsiste, sur le point de savoir si la procédure suivie s'est déroulée en conformité avec l'art. 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 » (ibid., p. 11). Le Conseil d'Etat a dès lors souligné que, « si les textes législatifs en projet étaient adoptés sans qu'il ait été rigoureusement satisfait à la formalité préalable de l'association prescrite par la loi spéciale du 8 août 1980, il y aurait un risque de censure par la Cour d'Arbitrage » (ibid., p. 12).

En outre, au-delà des questions que peuvent susciter les modalités de la procédure d'« association » suivie, il faut relever que le gouvernement wallon a

past moet bovendien worden opgemerkt dat de Waalse regering hoe dan ook heeft beslist om op grond van vier niet onbelangrijke bezwaren een ongunstig advies over het (voor-)ontwerp van wet uit te brengen (*ibidem*, blz. 11).

De heer Grosjean merkt op dat daaromtrent op 4 juni e.k. overleg moet plaatsvinden. Hij stelt derhalve voor dat de commissie haar werkzaamheden pas na die datum definitief afrondt.

De staatssecretaris weerlegt de opmerking als zou geen rekening zijn gehouden met de verplichting om de gewesten bij de besluitvorming te betrekken.

Hij verwijst naar het protocol dat werd gesloten om de verschillende vormen van samenwerking tussen de federale en de gemeenschaps- en gewestregeringen te regelen. Luidens dat protocol is er overleg tussen die verschillende overheidsinstanties, ofwel in de overlegcommissie, ofwel in de specifiek voor de betrokken sector interministeriële conferentie. Het gaat daarbij met name om de interministeriële conferentie inzake verkeer en infrastructuur, die een bijzonder protocol heeft gesloten om de betrokkenheid te regelen.

De gesloten overeenkomsten maken een schriftelijke procedure mogelijk die in het verleden reeds herhaaldelijk werd toegepast, zonder dat de Raad van State daarin een reden tot enige opmerking ziet.

In het voorliggend geval is die schriftelijke procedure opnieuw toegepast. Het wekt enige verwondering dat de Raad van State plots in twijfel trekt dat de gewesten bij de uitwerking van de ontworpen bepalingen werden betrokken.

De vier door de Waalse regering geopperde bezwaren kunnen als volgt worden weerlegd :

1) het is onjuist dat de voorgestelde tekst de rechtelijke en positionele instanties de mogelijkheid zou bieden die apparaten te plaatsen zonder de instemming van de wegbeheerder. Integendeel, want artikel 2, zevende lid, zoals het conform de opmerkingen van de Raad van State gewijzigd werd, luidt als volgt: « De plaatsing op de openbare weg van vaste uitrusting voor onbemand automatisch werkende toestellen, gebeurt met akkoord van de wegbeheerder »;

2) toegegeven, het ontwerp bevat geen bijzonderheden met betrekking tot de overtredingen die door onbemande automatisch werkende toestellen vastgesteld kunnen worden; deze techniek strookt niettemin met de wet betreffende de politie over het wegverkeer; zo behoort ook de vaststelling van de zware overtredingen tot de bevoegdheid van de Koning.

In het onderhavige geval biedt het feit dat het koninklijk besluit tot vaststelling van de bedoelde overtredingen in Ministerraad moet worden overlegd ten andere een extra waarborg.

Daaromtrent zij ook opgemerkt dat de federale commissie voor het wegverkeer, waarin ook het Waalse Gewest vertegenwoordigd is, haar goedkeuring aan een desbetreffend voorontwerp van koninklijk besluit gehecht heeft;

de toute manière décidé de remettre un avis défavorable à (l'avant)-projet de loi, en raison de quatre objections non négligeables (*ibid.*, p. 11).

M. Grosjean fait observer qu'une concertation à ce sujet doit avoir lieu le 4 juin. Il propose dès lors que la commission ne finalise ses travaux qu'après cette date.

Le Secrétaire d'Etat conteste que l'obligation d'associer les régions n'ait pas été rencontrée.

Il rappelle qu'un protocole a été conclu réglant les différentes formes de collaboration entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des communautés et des régions. Aux termes de ce protocole, la concertation entre ces différentes autorités a lieu soit au sein du Comité de concertation soit au sein de la conférence interministérielle spécifique au secteur concerné. Il s'agit en l'occurrence de la conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure, au sein de laquelle un protocole particulier a été conclu pour régler l'association.

Les accords passés permettent de recourir à une procédure écrite, qui a déjà été utilisée à plusieurs reprises dans le passé, sans que le Conseil d'Etat n'y voit matière à observation.

Cette procédure écrite a à nouveau été suivie dans le cas présent. On peut dès lors s'étonner que le Conseil d'Etat mette soudainement en doute l'association des régions à l'élaboration des dispositions en projet.

Sur le fond, les quatre objections formulées par le gouvernement wallon appellent les réponses suivantes :

1) Il n'est pas vrai que le texte proposé permette aux autorités judiciaires et policières de placer ces appareils sans l'accord du gestionnaire de la voirie. Au contraire, l'article 2, 7^e alinéa, tel qu'il a été modifié à la suite des observations du Conseil d'Etat, précise que « l'installation sur la voie publique d'équipements fixes pour des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, se fait de l'accord des gestionnaires de la voirie ».

2) Certes, le projet ne précise pas les infractions qui peuvent être constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agents qualifiés. Mais cette technique est en fait de règle dans la loi relative à la police de la circulation routière : ainsi, la détermination des infractions graves a, elle aussi, été laissée au Roi.

En l'occurrence, une garantie supplémentaire est offerte, puisque l'arrêté royal désignant les infractions visées devra être délibéré en Conseil des ministres.

Un avant-projet d'arrêté royal est déjà en préparation. Consultée à ce sujet, la Commission fédérale pour la sécurité routière, au sein de laquelle la Région wallonne est représentée, a marqué son accord.

3) aangezien de kwestie van het niet signaleren van de aanwezigheid van automatisch werkende toestellen reeds in de commissie ter sprake werd gebracht, is de repliek van de staatssecretaris op dat bezwaar opgenomen in het verslag over die discussie (cf. infra);

4) ten slotte is het laatste bezwaar van de Waalse regering als zou het ontwerp niet in de organisatie van de rechten van de verdediging voorzien, des te verwonderlijker daar er in vergelijking met de huidige toestand op dat vlak eigenlijk niets verandert.

*
* *

Tijdens de vergadering van 12 juni brengt *de staatssecretaris* verslag uit over de vergadering van het Overlegcomité die op 4 juni jongstleden plaatsvond. Op laatstgenoemde vergadering werden de volgende twee kennisgevingen gedaan :

« Het Overlegcomité stelt vast dat de procedure van betrokkenheid van de Gewesten bij het opstellen van het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer, heeft plaatsgehad. »

« Het Overlegcomité stelt vast dat de procedure van betrokkenheid van de Gewesten bij het opstellen van het ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de door de heer Ansoms ingediende amendementen bij het wetsontwerp, heeft plaatsgehad. »

Met betrekking tot de grond van de zaak heeft de Waalse regering geconstateerd dat het door de federale regering ingediende wetsontwerp rekening hield met drie van de opmerkingen die ze op grond van het voorontwerp had geformuleerd.

Over het vierde punt, te weten het verzoek om het signaleren van de onbemande toestellen verplicht te stellen, heeft de staatssecretaris aan de vertegenwoordiger van de Waalse regering het antwoord verstrekt dat hij reeds voor de commissie had verwoord (zie hierna, punt 3 van de algemene besprekking en besprekking van artikel 2).

Voor het overige heeft de Waalse regering alleen vragen om informatie gesteld.

Raadpleging van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer

De heer Vandenhante wijst erop dat de Raad van State het begrip « automatisch werkende toestellen » vaag vindt en daarbij het volgende aanstuift : « Uit het oogpunt van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer verschillen het fotografisch negatief en een videofilm echter in de mate waarin ze in de persoonlijke levenssfeer interfereren » (*ibid.* blz. 12).

Geraadpleegd over het onder de vorige zittingsperiode besproken wetsvoorstel, opperde de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer

3) (La question de la non-signalisation de la présence d'appareils automatiques ayant suscité un débat au sein de la commission, la réponse du Secrétaire d'Etat à cette objection est intégrée dans le compte rendu de cette discussion — voir infra).

4) Enfin, on peut s'étonner de la dernière objection du gouvernement wallon, qui déclare que le projet n'organise pas les droits de la défense : en réalité, sur ce point, rien n'est modifié par rapport à la situation actuelle.

*
* *

Lors de la réunion du 12 juin, *le Secrétaire d'Etat* rend compte de la réunion du comité de concertation qui a eu lieu le 4 juin précédent (cf. supra). Cette réunion a conduit aux deux notifications suivantes :

« Le Comité de concertation constate que la procédure d'association des Régions à l'élaboration du projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, et des amendements déposés par M. Ansoms au projet de loi, a eu lieu. »

« Le Comité de concertation constate que la procédure d'association des Régions à l'élaboration du projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, a eu lieu. »

Sur le fond, le gouvernement wallon a constaté que le projet de loi déposé par le gouvernement fédéral répondait à trois des observations qu'il avait formulées sur la base de l'avant-projet.

Sur le quatrième point, c'est-à-dire la demande de rendre obligatoire la signalisation des appareils fonctionnant automatiquement, le Secrétaire d'Etat a fait au représentant du gouvernement wallon la réponse déjà développée devant la commission (voir ci-après, point 3 de la discussion générale et discussion de l'article 2).

Pour le surplus, le gouvernement wallon n'a formulé que des demandes d'information.

Consultation de la Commission de la protection de la vie privée

M. Vandenhante relève que le Conseil d'Etat juge « vague » la notion d'« appareils fonctionnant automatiquement » et qu'il souligne que, « du point de vue de la protection de la vie privée, il y a une différence dans le degré d'ingérence entre un cliché photographique et un film vidéo » (*ibid.*, p. 12).

Consultée sur la proposition de loi discutée durant la législature précédente, la Commission de la protection de la vie privée a par ailleurs soulevé plu-

overigens een aantal fundamentele bezwaren die zijn opgenomen in haar advies n° 10/94 van 22 maart 1994 waarin het volgende te lezen staat:

— « *Indien het enkel gaat om verkeersovertredingen (...) moeten er slechts systemen worden voorzien waarbij verkeersovertredingen worden opgespoord, en die slechts reageren op het ogenblik dat de overtreding plaatsvindt.* »;

— « *Indien de beelden worden bewaard, lijken ze niet relevant voor het enige doel van de regeling van het wegverkeer.* »;

— « *De Commissie ziet zich verplicht een grote terughoudendheid uit te drukken tegenover een eventuele digitale verwerking van beelden, die een reëel gevaar inhoudt voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.* »;

— « *De afwezigheid van bevoegde agenten bij de controletostellen, houdt geenszins een schending in van de voorschriften van artikel 16 van de wet van 8 december 1992 betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, in de mate dat deze afwezigheid gecompenseerd wordt door een strenge controle op de goede werking van de controletostellen en de registratie...* » (zie het verslag namens de Senaatscommissie voor de Infrastructuur uitgebracht door de heren Cardoen en Desutter (Stuk Senaat n° 875/2- (1993-1994).

Als gevolg van dat advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer had de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat de haar door de Kamer overgezonden tekst op een aantal punten gewijzigd.

Welnu, de auteurs van het aan de orde zijnde ontwerp blijken geen rekening te hebben gehouden met de amendementen die door de senatoren aangenomen werden om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De thans aan de Kamer voorgelegde tekst verschilt hoe dan ook van die welke in 1994 aan de commissie werd voorgelegd.

Bijgevolg acht het lid het wenselijk om over de tekst van het voorliggende wetsontwerp het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in te winnen.

De staatssecretaris betwist dat er een groot verschil zou bestaan tussen de huidige tekst en die welke onlangs aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer voorgelegd werd. Bovendien werden de destijds door die Commissie geformuleerde opmerkingen precies daarom verwerkt in de tekst van het huidige ontwerp.

Overigens is het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer vereist voor het vaststellen van de voorwaarden voor het gebruik, de raadpleging en de bewaring van de gegevens die door automatisch werkende toestellen « opgeleverd » worden (artikel 2, vijfde lid).

sieurs objections fondamentales. Dans son avis n° 10/94 du 22 mars 1994, elle a en effet observé que :

— « *s'il ne s'agit que d'infractions au code de la route (...) il faudrait ne prévoir que des systèmes de détection des infractions au code de la route, ne réagissant qu'au moment de la réalisation de l'infraction* »;

— « *s'il y a conservation [des images], leur pertinence n'apparaît pas à la seule fin de réguler le trafic.* »;

— « *la Commission se doit d'émettre d'importantes réserves quant à un éventuel traitement numérique d'images, lequel constitue un véritable danger pour la protection de la vie privée* »;

— « *l'absence d'agents qualifiés auprès des appareils de détection ne vide nullement le prescrit de l'article 16 de la loi du 8 décembre 1992 [relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements à caractère personnel], dans la mesure où cette absence se trouve compensée par un contrôle étroit du bon fonctionnement des appareils...* ». (Cf. le rapport de MM. Cardoen et Desutter au nom de la commission de l'Infrastructuur du Sénat (Doc. Sénat n° 875/2 (1993-1994)).

A la suite de cet avis de la Commission de la protection de la vie privée, la commission de l'Infrastructure du Sénat avait, à l'unanimité, modifié sur plusieurs points importants le texte qui lui avait été transmis par la Chambre.

Il apparaît que les auteurs du présent projet n'ont pas retenu les amendements apportés par le Sénat pour répondre aux observations de la Commission de la protection de la vie privée. Le texte actuellement présenté à la Chambre diffère en outre de toute manière du texte soumis à cette commission en 1994.

Dans ces conditions, l'intervenant estime souhaitable que l'avis de la Commission de la protection de la vie privée soit demandé sur le texte proposé par le gouvernement.

Le Secrétaire d'Etat conteste qu'il y ait grande différence entre le texte actuel et celui qui a été soumis naguère à la Commission de la protection de la vie privée. En outre, les remarques formulées par celle-ci à l'époque ont précisément été intégrées au texte du projet tel qu'il se présente actuellement.

Par ailleurs, l'avis de la Commission de la vie privée est requis (art. 2, alinéa 5) pour que puissent être prises des prescriptions relatives aux modalités de l'utilisation, de la consultation et de la conservation des données recueillies par des appareils fonctionnant automatiquement.

2. Algemene opmerkingen

De heer Ansoms verheugt er zich over dat het door de regering ingediende ontwerp het sluitstuk vormt van het voorstel dat hij zelf op 22 mei 1992 ingediend had (Stuk n° 474/1-91/92- B.Z.).

Hij merkt evenwel op dat de ontworpen wet alleen doeltreffend kan zijn als ze gepaard gaat met de invoering van bepalingen ter beteugeling van het gebruik van voorzieningen waarmee de controle met behulp van automatische toestellen verhinderd kan worden. Men moet immers rekening houden met de nooit aflatende vindingrijkheid van de automobilisten.

Zoals reeds in de inleidende uiteenzetting bij het voorstel n° 43/1 benadrukt werd (cf. supra) dient ove- rigens een onweerlegbaar vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid te worden vastgesteld in hoofde van de houder van de nummerplaat van het voertuig waarmee de overtreding begaan werd als men ten minste enerzijds wil inspelen op het probleem van de toename van het aantal voertuigen die op naam staan van bedrijven of met een leasingovereenkomst aangeschaft worden en anderzijds op dat van de sinds 1989 ontwikkelde rechtspraak betreffende de kwestie van de persoonlijkheid van de straffen.

Die overwegingen liggen ten grondslag aan de indiening van de amendementen n°s 1 tot 9 (Stuk n° 577/2 en, hierna, de besprekung van de artikelen).

Namens hun fracties verklaren *de heren Bartholomeussen, Grosjean et Van Dienderen* het eens te zijn zowel met het ontwerp als met de amendementen die door de vorige spreker ingediend werden.

De heer Van Aperen is van oordeel dat, nadat aanvankelijk beweerd werd dat de invoering van automatische apparatuur bedoeld was om de verkeersveiligheid te bevorderen, de uitspraken van een aantal sprekers de mening kunnen doen post vatten dat het er thans in de eerste plaats om te doen is te straffen.

Sommigen lijken het debat trouwens te willen toespitzen op de snelheidsovertredingen, terwijl vooral de onveiligheid op de zwarte punten moet worden aangepakt.

De heer Huysentruyt deelt dit standpunt.

De heer Ansoms merkt op dat de regels, met inbegrip van die met betrekking tot de toegestane snelheid, precies werden ingevoerd om de veiligheid te verbeteren.

Controles zijn evenwel noodzakelijk om die voor- schriften te doen naleven. De doeltreffendheid van die controles kan aanzienlijk worden verbeterd wan- neer men een beroep doet op automatisch werkende toestellen.

De heer Huysentruyt is van oordeel dat controles aan de hand van automatisch werkende toestellen tot ontsporingen kan leiden en dat het gevaar voor het ontstaan van een politiestaat reëel is.

2. Observations générales

M. Ansoms se réjouit que le projet déposé par le gouvernement représente l'aboutissement de la proposition qu'il avait lui-même introduite le 22 mai 1992 (doc. n° 474/1-91/92(S.E.)).

Il fait toutefois observer que, pour être efficace, la législation en projet doit aller de pair avec l'introduction de dispositions réprimant l'usage d'équipements ayant pour objet d'empêcher le contrôle à l'aide d'appareils automatiques. Il faut en effet tenir compte de l'inventivité jamais démentie des automobilistes.

Ainsi que souligné dans l'exposé introductif à la proposition n° 43/1 (cf. supra), il convient par ailleurs d'établir une présomption réfragable de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise, pour répondre au double problème de l'accroissement du nombre de véhicules d'entreprise ou de leasing d'une part, et de la jurisprudence développée depuis 1989 sur la question de la personnalité des peines d'autre part.

Ce sont ces considérations qui justifient le dépôt des amendements n°s 1 à 9 (voir doc. n° 577/2 et, ci-après, la discussion des articles).

Au nom de leurs groupes, *MM. Bartholomeussen, Grosjean et Van Dienderen* déclarent pouvoir souscrire tant au projet qu'aux amendements proposés par l'intervenant précédent.

M. Van Aperen estime que si, dans un premier temps, l'objectif mis en avant pour justifier l'introduction de contrôles automatiques était l'augmentation de la sécurité, les propos tenus par un certain nombre d'intervenants donnent à penser que le souci premier est dorénavant la répression.

Certains semblent par ailleurs vouloir focaliser le débat sur les dépassements de vitesse, alors que c'est l'insécurité aux points noirs qu'il faut avant tout combattre.

Ce point de vue est partagé par *M. Huysentruyt*.

M. Ansoms fait observer que c'est pour améliorer la sécurité que des règles ont été instaurées, y compris en ce qui concerne les vitesses.

Pour faire respecter ces règles, des contrôles sont cependant nécessaires et le recours à des appareils fonctionnant automatiquement peut en augmenter fortement l'efficacité.

M. Huysentruyt estime que la surveillance mise en place via les appareils automatiques est susceptible d'entraîner des dérives et que le risque de voir se développer un Etat policier est réel.

Hij vreest ook dat vaste toestellen, die bij hun installatie worden gecontroleerd, naderhand ontregeld geraken. Hoe kan een bestuurder die werd bekeurd op grond van een onjuiste vaststelling, bewijzen dat de fout bij het toestel ligt?

De staatssecretaris antwoordt dat het wetsontwerp, in navolging van wat reeds wordt toegepast voor de toestellen die worden aangewend om ademtests en ademanalyses uit te voeren, bepalingen bevat die verband houden met de erkenning en de homologatie van de automatisch werkende toestellen. De automatisch werkende radars zullen bijgevolg meer garanties bieden dan de bemande toestellen die momenteel worden gebruikt.

Bovendien is de bescherming van de persoonlijke levenssfeer gewaarborgd doordat de vaststellingen gebaseerd op materiële bewijzen die door automatisch werkende toestellen zijn geleverd, slechts bewijskracht hebben tot het bewijs van het tegendeel is geleverd. Dat geldt zowel voor overtredingen op de wet betreffende de politie over het wegverkeer als op de uitvoeringsbesluiten van die wet, in zoverre die overtredingen werden vastgelegd bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Het is bijgevolg niet de bedoeling het doen en laten van de burgers na te gaan. Het spreekt evenwel voor zich dat indien er op die manier een strafbaar feit wordt ontdekt, de aldus vastgelegde gegevens aan de bevoegde overheid zullen worden overgezonden.

3. Moeten de plaatsen waar automatisch werkende toestellen opgesteld staan, worden aangegeven?

De heer Van Aperen is van oordeel dat indien de plaatsen waar automatisch werkende toestellen opgesteld staan, niet worden gesigneerd, de wet in ontwerp louter repressief wordt. De belangrijkste doelstelling moet de verhoging van de verkeersveiligheid blijven.

Aangezien de vaste toestellen in feite goed zichtbaar zijn, dreigen ze, indien ze niet worden aangekondigd, de veiligheid in het gedrang te brengen in plaats van die te bevorderen : veel bestuurders zullen bij het ontwaren van het toestel de reflex hebben brutaal af te remmen, terwijl ze zich op dat ogenblik op een zwart punt bevinden.

De heer Ansoms merkt op dat vooral een bord waarop een radarcontrole wordt aangekondigd, een brutale trap op het rempedaal dreigt te veroorzaken.

Volgens *de heer Grosjean* behoort men zich af te vragen of een dergelijke aankondiging van de toestellen wel opportuun is. Volgens hem moet ook worden overwogen een aantal toestellen te plaatsen zonder dat die noodzakelijkerwijs hoeven te werken.

De heer Vandenhaute onderstreept dat de borden die radars aankondigen in geen geval onmiddellijk voor die radars zouden worden geplaatst, maar wel aan het begin van grotere zones waarbinnen controles kunnen worden uitgevoerd. Binnen die zone zou-

Il s'inquiète par ailleurs du risque que les appareils fixes installés — et contrôlés au moment de leur installation — n'en viennent par la suite à se déréglent. Comment l'automobiliste verbalisé sur la base d'une constatation faussée pourra-t-il prouver que l'erreur provient de l'appareil?

Le Secrétaire d'Etat répond que le projet de loi comprend des dispositions relatives à l'agrément et à l'homologation des appareils fonctionnant automatiquement, à l'instar de ce qui existe déjà pour les appareils utilisés pour le test et l'analyse de l'haleine. Les radars fonctionnant automatiquement offriront donc davantage de garanties que les appareils utilisés à l'heure actuelle en présence d'un agent.

Par ailleurs, la protection de la vie privée est garantie par le fait que les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement n'ont force probante, jusqu'à preuve du contraire, que s'il s'agit d'infractions à la loi relative à la police de la circulation routière et à ses arrêtés d'exécution, pour autant que ces infractions aient été désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Le but n'est donc pas la surveillance des activités des citoyens. Il va cependant de soi que, si une activité criminelle était détectée de la sorte, les données ainsi enregistrées seraient transmises aux autorités compétentes.

3. Signalisation des endroits où seront installés des appareils automatiques?

M. Van Aperen estime que ne pas signaler systématiquement les endroits où seront installés des appareils automatiques reviendrait à donner à la législation en projet une portée exclusivement répressive. Or, l'objectif essentiel doit rester l'augmentation de la sécurité.

Dans la mesure où les appareils fixes sont en fait très visibles, leur non-signification risque même bien souvent d'avoir un effet inverse au but de sécurité recherché : apercevant l'appareil, beaucoup d'automobilistes auront le réflexe de freiner brutalement, alors qu'ils seront à ce moment sur le site même d'un point noir.

M. Ansoms fait observer que c'est précisément la présence d'un panneau annonçant un contrôle qui risque d'entraîner un coup de frein brutal.

M. Grosjean juge qu'il convient de s'interroger sur l'opportunité de prévoir une telle signalisation. Il attire également l'attention sur le fait qu'il faudra envisager de placer un certain nombre d'appareils sans les faire nécessairement fonctionner.

M. Vandenhaute souligne qu'en toute hypothèse, les panneaux signalant la présence de radars ne seront pas placés immédiatement devant ceux-ci, mais à l'entrée de zones plus vastes, à l'intérieur desquelles des contrôles sont susceptibles d'être or-

den de toestellen niet permanent op de daartoe voorziene plaats worden geïnstalleerd. Op bepaalde plaatsen waar een radar kan worden geïnstalleerd, zal soms niets staan omdat de radars per toerbeurt worden verplaatst.

De heren Van Dienderen en Ansoms verklaren daarentegen dat de bestuurder alleen tot een voorzichtiger rijgedrag kan worden aangezet indien hij het gevoel heeft dat hij altijd en overal kan worden gecontroleerd. De aankondiging van de controles zou de reflex van voorzichtigheid echter beperken tot de gecontroleerde zones.

De heer Ansoms voegt hieraan toe dat in Londen ongeveer 300 vaste camera's werden geplaatst en dat zulks er in een eerste fase toe heeft geleid dat het aantal verkeersongevallen fors is gedaald. Naderhand werden de automobilisten met die camera's vertrouwd en deden zich opnieuw meer ongevallen voor. Enkel een verrassingseffect heeft dus duidelijk een preventieve werking.

De staatssecretaris deelt het standpunt van de laatste twee sprekers. Hij merkt boven dien op dat de vaste toestellen vrij goed zichtbaar zijn en dat er zelfs geen echt verrassingseffect zal zijn, ook al worden ze niet aangekondigd. Dat verrassingseffect kan evenwel nog steeds worden bereikt met controles door agenten die lichte camera's hanteren.

4. Invoering van een overgangsperiode?

De heer Vandenhante is van mening dat het preventieve effect nog kan worden verhoogd door een overgangsperiode in te lassen tijdens welke de bestuurders worden gesensibiliseerd. Tijdens die periode zou een aangepast verkeersbord de automobilisten waarschuwen dat ze een zone binnenrijden waar controles mogelijk zijn.

De heer Van Dienderen merkt op dat België reeds jaren achter loopt op de buurlanden wat het gebruik van automatische toestellen voor het vaststellen van overtredingen betreft; die achterstand zou nog groter worden als in een overgangsperiode wordt voorzien.

Een sensibiliseringssactie is evenwel noodzakelijk. Toch is het aangewezen die niet te beperken tot klassieke affichecampagnes, die niet zo bijster goede resultaten opleveren.

De staatssecretaris verklaart dat er in de praktijk onvermijdelijk een termijn zal verlopen tussen de goedkeuring van de wet en de inwerkingtreding ervan, aangezien de toestellen moeten worden gehomologeerd en erkend, er overleg zal moeten plaatsvinden enzovoort. Die termijn zal worden aangewend om de weggebruikers te sensibiliseren. Het lijkt derhalve overbodig de bepalingen van het wetsontwerp bij te stellen teneinde te voorzien in een overgangsperiode, zoals door de heer Vandenhante werd voorgesteld.

Volgens de heer Vandenhante zal een sensibiliseringscampagne niet hetzelfde effect hebben als een

ganisés. Au sein de cette zone, les appareils ne seront pas installés en permanence dans leurs emplacements. Certains de ceux-ci seront donc vides à certains moments, sur la base d'une répartition tournante.

MM. Van Dienderen et Ansoms déclarent que, pour induire chez l'automobiliste une conduite plus prudente, il est au contraire essentiel que celui-ci ait le sentiment qu'il est susceptible d'être contrôlé en tout temps et en tout lieu. La signalisation des contrôles limiterait par contre les réflexes de prudence aux seuls sites contrôlés.

M. Ansoms ajoute que le placement, à Londres, de quelque 300 caméras fixes a eu pour effet, dans un premier temps, de diminuer fortement le nombre d'accidents, avant que la familiarisation des automobilistes avec l'emplacement des caméras ne conduise à une déterioration des résultats. Il est donc clair que seule la surprise permet un effet préventif.

Le Secrétaire d'Etat déclare partager le point de vue exprimé par les deux derniers intervenants. Il fait par ailleurs observer que les appareils fixes constituent des objets assez visibles et que, dans les faits, leur non-signification ne permettra pas pour autant un réel effet de surprise. Celui-ci continuera par contre à pouvoir être atteint à travers les contrôles par des agents utilisant des caméras légères.

4. Instaurer d'une période transitoire?

M. Vandenhante estime que l'objectif de prévention serait davantage atteint par l'instauration d'une période de transition qui permettrait de sensibiliser les conducteurs. Durant cette période, une signalisation adéquate avertirait ceux-ci qu'ils entrent dans une zone où des contrôles sont possibles.

M. Van Dienderen fait observer que, dans l'utilisation d'appareils constatant automatiquement les infractions, la Belgique compte déjà plusieurs années de retard par rapport aux pays voisins. Prévoir une période transitoire ne ferait qu'accroître encore ce retard.

Une action de sensibilisation est par contre indispensable. Il convient toutefois qu'elle dépasse la voie classique des campagnes d'affichage, dont les résultats ne sont guère probants.

Le Secrétaire d'Etat déclare que, en pratique, il y aura entre l'adoption de la loi et son entrée en vigueur un délai inévitable, puisqu'il faudra procéder à l'homologation ou à l'agrément des appareils, organiser la concertation etc. Ce délai sera mis à profit pour sensibiliser les usagers. Il n'apparaît pas qu'il faille moduler les dispositions de la loi en projet pour organiser une transition de la manière proposée par M. Vandenhante.

M. Vandenhante juge qu'une campagne de sensibilisation n'aura pas le même effet qu'une période où

periode tijdens welke de controles daadwerkelijk zullen plaatsvinden en de overtredingen werkelijk zullen worden bestraft, zonder dat de automobilisten het gevoel hebben dat ze bij verrassing werden « gepakt ».

5. Mededeling van de door het automatische toestel genomen foto?

De heer Grosjean vraagt zich af of het wel geraden was in de bepalingen van het ontwerp het in februari 1995 in de Senaat aangenomen amendement op te nemen, luidens hetwelk de overtreder het recht heeft mededeling te vragen van de door het automatische toestel genomen foto.

De heer Vandenhaute acht het wenselijk op dat punt de indertijd in de Senaat aangenomen tekst te herstellen om alle vergissingen in geval van betwisting te vermijden.

De staatssecretaris antwoordt dat niets wordt gewijzigd ten opzichte van de huidige toestand. Al wordt toeozending van de foto vandaag niet vereist bij overtredingen die door bemande toestellen worden vastgesteld, wordt de foto toch toegezonden als er via het parket om wordt gevraagd. De schakel van het parket is gewenst om opportunité en noodzaak te beoordelen, zodat misbruik vermeden wordt. Er is geen reden om die procedure te wijzigen. Mocht men toeozending verplicht maken, dan zou daardoor alleen de procedure omslachtiger worden zonder dat aan de rechten van de bekeurde wat dan ook verandert.

6. Overleg

De heer Huysentruyt vraagt of het college besluiten kan nemen in het raam van het overleg per gerechtelijk arrondissement waaraan de gemeentelijke overheid deelneemt, dan wel of het zich tot de gemeenteraad moet wenden.

De heer Van Eetvelt vestigt de aandacht op de noodzaak van een gecoördineerd beleid, want binnen één grondgebied kunnen verscheidene wegbeheerders naast elkaar bestaan, naargelang het om een gewestelijke, een provinciale of een gemeentelijke weg gaat.

De staatssecretaris antwoordt dat de taak van de gemeentelijke overheid in het overleg er alleen in bestaat een aantal praktische punten te regelen en dat als zodanig geen optreden van de gemeenteraad vereist is.

Wat de eigenlijke coördinatie betreft, beperkt de federale overheid zich ertoe het kader te scheppen waarin die kan plaats vinden. Ze zal zich evenwel niet mengen in het eigenlijke overleg. In de praktijk is de coördinerende rol binnen de overlegorganen weggelegd voor de politiediensten, meer bepaald voor de rijkswacht die, in tegenstelling tot de overige deelnemers, op het hele grondgebied aanwezig is.

les contrôles seraient dûment effectués et les infractions dûment sanctionnées, mais sans que les automobilistes n'aient le sentiment d'être « pris » par surprise.

5. Communication de la photo prise par l'appareil automatique?

M. Grosjean s'interroge sur l'opportunité de ne pas avoir repris dans les dispositions du projet l'amendement adopté par le Sénat en février 1995, qui prévoyait que le contrevenant a le droit de demander la communication de la photo prise par l'appareil automatique.

M. Vandenhaute estime souhaitable de rétablir sur ce point le texte naguère adopté au Sénat, pour éviter toute erreur en cas de contestation.

Le Secrétaire d'Etat répond que rien n'est modifié par rapport à la situation actuelle. Or, si l'envoi de la photo n'est pas requis aujourd'hui dans le cadre des infractions constatées par des appareils utilisés en présence d'agents, il a pourtant lieu quand la demande en est faite par l'intermédiaire du parquet. L'intervention du parquet est souhaitable afin de juger de l'opportunité et de la nécessité, de manière à éviter des abus. Il n'y a aucune raison de modifier la procédure. Prévoir l'obligation d'envoyer la photo reviendrait à alourdir la procédure sans réellement modifier quoi que ce soit aux droits du verbalisé.

6. La concertation

M. Huysentruyt demande si, lorsque les autorités communales participent à la concertation organisée par arrondissement, le collège peut prendre des décisions ou s'il doit en référer au conseil communal.

M. Van Eetvelt attire l'attention sur la nécessité de coordonner la politique menée, car sur un territoire donné peuvent coexister plusieurs gestionnaires de la voirie, selon qu'il s'agit d'une route régionale, provinciale ou communale.

Le Secrétaire d'Etat répond que le rôle des autorités communales dans la concertation n'ayant d'autre objet que de contribuer à régler un certain nombre de modalités pratiques, aucune intervention du conseil communal n'est requise.

En ce qui concerne la coordination proprement dite, l'autorité fédérale se borne à créer le cadre dans lequel cette coordination pourra s'organiser. Elle n'interviendra pas, par contre, dans la concertation elle-même. Dans la pratique, le rôle de coordinateur au sein des organes de concertation sera vraisemblablement joué par les services de police, en particulier par la Gendarmerie qui, à la différence des autres participants, est présente sur tout le territoire.

7. Vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat

De heer Wauthier vraagt wat er gebeurt als het voertuig gestolen werd.

De staatssecretaris antwoordt dat in dat opzicht, de vraag of de overtreding door een automatisch toestel werd vastgesteld of, zoals vandaag, door een bevoegd agent, eigenlijk niet relevant is. De vaststelling van de overtreding brengt de vermoedelijke aansprakelijkheid mee van de houder van de nummerplaat, tenzij hij het vermoeden van schuld weerlegt door enig wettelijk middel, zoals bijvoorbeeld een aangifte van diefstal van het voertuig of de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de overtreding.

IV. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN EN STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 1bis tot 1septies (nieuw)

De amendementen n°s 1 tot 6 van de heer Ansoms (Stuk n° 577/2), die ertoe strekken de artikelen 1bis tot 1septies in te voegen, hebben betrekking op de uitrusting en middelen die door de automobilisten kunnen worden gebruikt om de werking van automatische toestellen te bemoeilijken of de aanwezigheid ervan op te sporen.

De indiener licht toe om welke toestellen het gaat :

— Op de eerste plaats heeft men uitrusting die het radarsignaal van de politiecamera's storen of uitschakelen. Op de tweede plaats heeft men uitrusting die de politiecamera's al van op een zekere afstand aankondigen, zodat de bestuurder eventjes zijn rijgedrag kan aanpassen teneinde niet geflitst te worden, om daarna weer zijn risicogedrag in het verkeer te hernemen.

Deze twee types zijn de eigenlijke radardetectoren. Volgens bepaalde bronnen zijn er daarvan in ons land reeds 300 000 in gebruik bij automobilisten. En te vrezen valt dat dit aantal zal toenemen als er veelvuldig onbemande camera's ingezet gaan worden om de naleving van de verkeersregels te controleren.

— Op de tweede plaats heeft men andere uitrusting en middelen, het ene al meer ambachtelijk dan het andere, om de nummerplaat onleesbaar te maken voor de politiecamera. Sommigen werken met

7. Présomption de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation

M. Wauthier demande ce qui se passera si la voiture a été volée.

Le Secrétaire d'Etat répond que, sur ce plan, le fait que l'infraction soit constatée par un appareil automatique ou, comme c'est le cas à l'heure actuelle, par un agent qualifié, importe peu. La constatation de l'infraction implique la responsabilité présumée du titulaire de la plaque, à moins que celui-ci ne réfute la présomption de culpabilité par tout moyen de droit, par exemple une déclaration de vol du véhicule ou d'identité du conducteur au moment de l'infraction.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucune observation. Il est adopté à l'unanimité.

Article 1^{er}bis à 1^{er}septies (nouveaux)

Les amendements n°s 1 à 6 de M. Ansoms (Doc. n° 577/2) qui tendent à insérer des articles 1^{er}bis à 1^{er}septies, ont trait aux équipements et moyens susceptibles d'être utilisés par les automobilistes pour entraver le fonctionnement d'appareils automatiques ou pour en détecter la présence.

L'auteur explique de quels appareils il s'agit :

— Il existe, d'une part, des équipements qui brouillent ou rendent inopérant le signal radar des caméras de la police. Il existe, d'autre part, des équipements qui détectent les caméras de la police à une certaine distance et permettent ainsi au conducteur d'adapter sa conduite pendant quelques instants, de manière à éviter la constatation d'une infraction, et de reprendre ensuite une conduite dangereuse.

Ces deux équipements utilisés pour éviter la constatation d'infractions sont les détecteurs de radars proprement dits. D'après certaines sources, 300 000 détecteurs de radars seraient déjà utilisés par des automobilistes dans notre pays. Et il est à craindre que ce nombre augmente lorsque l'installation de caméras automatiques, destinées à contrôler le respect des règles de circulation routières, se développera.

— Il existe par ailleurs d'autres équipements et moyens, les uns plus artisanaux que les autres, qui empêchent les caméras de lire la plaque d'immatriculation d'une voiture. Certains automobilistes ont

overbelichtingssystemen, anderen met bepaalde soorten lak of chemische middelen die een « tegenflits » geven op het ogenblik dat de politiecamera zelf flitst.

Tegen die uitrusting en middelen dienen een aantal strenge bepalingen te worden ingevoerd.

Met behoud van de bepalingen van de wet van 30 juli 1979 op de radioberichtgeving die reeds streng optreedt tegen het gebruik van radardetectoren, wenst de auteur van de amendementen nog dieper in te gaan op het probleem in het kader van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en in het kader van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veilheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd door de wetten van 18 juli 1990 en 5 april 1995.

1° de radardetectoren hebben een negatieve invloed op de verkeersveiligheid, en moeten dus zeker (ook) gesitueerd worden binnen de verkeerswetgeving;

2° zoals hierboven reeds gesteld zijn er nog andere middelen en uitrusting die niet onder de radardetectoren, en dus ook niet onder de strenge wet van 30 juli 1979 vallen. Ook deze laatste uitrusting en middelen moeten streng aangepakt worden;

3° als alle uitrusting en middelen, radardetectoren inclusis, in de verkeerswetgeving worden gebracht, dan heeft men ook de kans om een aantal niet-materiële sancties uit de verkeerswet — zoals bijvoorbeeld de intrekking van het rijbewijs, het verval van het recht op sturen, het aan de ketting leggen van het voertuig, enz. — te koppelen aan het gebruik van alle uitrusting en middelen die tot doel hebben het politietoezicht met bemande of onbemande camera's te verschalken;

4° men weet maar nooit waar de inventiviteit van bepaalde autobestuurders zal eindigen. Er dienen dus allesomvattende verbodsbeperkingen ingevoerd, die reeds bij voorbaat de creatieve geesten ontmoedigen om illegale toestellen uit te vinden;

5° een bronnerichte bestrijding van al die uitrusting veronderstelt een verbod tot fabricage, handel, verkoop, publiciteit, gratis aanbieding en dergelijke van de uitrusting en middelen, wat best gebeurt in het kader van de wet van 21 juni 1985. Vorig jaar heeft het parlement letterlijk hetzelfde gedaan met de opdrijfskits voor bromfietsen (wet van 5 april 1995).

In het eerste amendement wordt in de technische verkeerswet van 21 juni 1985 een verbod ingeschreven op de vervaardiging, de invoer, het bezit, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van alle uitrusting en middelen die tot doel hebben om, op welke wijze dan ook, politie en rijkswacht bij hun controles met bemande of onbemande toestellen te

recours à des dispositifs de surexposition, alors que d'autres utilisent certaines laques ou des moyens chimiques qui provoquent un « contre-flash » au moment où la caméra de la police émet son propre flash.

Il convient d'adopter un certain nombre de dispositions sévères à l'encontre de ces équipements et de ces moyens.

Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications, qui réprime déjà sévèrement l'utilisation des détecteurs de radars, l'auteur des amendements souhaite traiter ce problème plus à fond, dans le cadre de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifiée par les lois du 18 juillet 1990 et du 5 avril 1995.

1° les détecteurs de radars ont des effets négatifs sur la sécurité routière et leur utilisation doit dès lors (également) être réprimée par la législation relative à la circulation routière;

2° comme signalé par ailleurs, il existe également d'autres moyens et équipements qui ne sont pas des détecteurs de radars et qui, dès lors, ne relèvent pas du champ d'application des dispositions sévères de la loi du 30 juillet 1979. Le recours à ces équipements et moyens doit être réprimé sévèrement;

3° si l'on instaure l'interdiction légale de tous les équipements et moyens, y compris des détecteurs de radars, on pourra également lier un certain nombre de sanctions non matérielles prévues par la loi relative à la police de la circulation routière — par exemple, le retrait de permis, la déchéance du droit de conduire, l'immobilisation du véhicule, etc. — à l'utilisation de tous les équipements et moyens visant à esquiver le contrôle de la circulation par la police à l'aide de caméras fonctionnant avec ou sans la présence d'agents qualifiés;

4° On ne sait jamais où s'arrêtera l'ingéniosité de certains conducteurs. Il convient dès lors d'inscrire dans la loi des dispositions prohibitives concernant tous les types de moyens et équipements visant à entraver les contrôles routiers, afin de décourager, dès le départ, les esprits inventifs de concevoir des appareils illégaux;

5° une répression « à la source » de tous ces équipements suppose que l'on interdise la fabrication, la commercialisation, la vente, la promotion, l'offre à titre gratuit, etc. de ces équipements et moyens; il serait préférable d'inscrire une telle interdiction dans la loi du 21 juin 1985. L'an dernier, le parlement a interdit de la même manière les « kits » de « gonflage » pour cyclomoteurs (loi du 5 avril 1995).

Le premier amendement vise à insérer, dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules de transport par terre, une disposition aux termes de laquelle sont interdits la fabrication, l'importation, la détenion, la mise en vente, la vente et la distribution à titre gratuit de tout équipement ou de tout autre

verschalken. Strafbepalingen voor de overtreding van dit economisch verbod moet men niet meer invoeren, want de strafbepalingen van de technische wet van 21 juni 1985 zijn van toepassing : de boetes gaan van 2 000 frank tot twee miljoen frank, gekoppeld aan een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden. Bij herhaling worden de straffen verdubbeld. En bovendien stelt artikel 5, § 3, van deze wet dat overtreding van deze bepaling kan leiden tot een verbod om gedurende één tot twaalf maanden het beroep van voertuighandelaar uit te voeren.

In het tweede amendement wordt bepaald dat al deze illegale uitrusting in beslag genomen worden, verbeurd verklaard en vernietigd. Zoals het vorige amendement loopt deze bepaling parallel met de inslagsneming, verbeurdverklaring en vernietiging van opdrijfkits voor bromfietsen.

Het zevende amendement (zie hieronder : besprekking van artikel 2bis) gaat nog verder : niet alleen wordt er een productie- en handelsverbod ingevoerd, maar ook de autobestuurders worden verboden om een auto in het verkeer te brengen die uitgerust is met zulke uitrusting. Bovendien verbiedt men de inzittenden om zulke apparaatjes op zak te hebben. Dit verbod wordt ingeschreven in een artikel 62bis van de politie over het wegverkeer.

Ook de bestuurders die dit verbod negeren kunnen rekenen op strenge straffen. Die zijn uitgeschreven in de amendementen n°s 3, 5 en 6. In al deze amendementen wordt de alcoholoverreding van de 0,8 promille als norm genomen. De bestuurders die zulke illegale instrumenten gebruiken mogen immers gelijk worden gesteld met zwaar dronken chauffeurs.

In het amendement n° 3 wordt de boete bepaald. Deze gaat van 20 000 frank tot 200 000 frank. De ernst van het boetebedrag leunt reeds aan bij een alcoholoverreding van 0,8 promille. Hetzelfde voor de gevangenisstraf : van 15 dagen tot drie maanden.

In het amendement n° 5 wordt bepaald dat de bestuurders die betrapt worden op het gebruik van illegale uitrusting en middelen verval kunnen krijgen van het recht op sturen. Dat is voor de zware alcoholoverreding juist hetzelfde. Maar wie vervallen wordt verklaard van het recht op sturen, riskeert ook dat zijn wagen aan de ketting gelegd wordt. En als het verval van het recht op sturen niet tijdelijk maar wel definitief is, dan riskeert de gestrafe bestuurder dat zijn wagen verbeurd wordt verklaard.

Het amendement n° 6 bepaalt dat de bestuurders die betrapt worden op het gebruik van illegale uitrusting en middelen om politie en rijkswacht te verschalken een onmiddellijke intrekking kunnen krijgen van het rijbewijs. Ook hier staat dezelfde mogelijkheid open voor zwaar dronken chauffeurs.

moyen destiné à tromper, de quelque manière que ce soit, la police et la gendarmerie lorsque celles-ci effectuent des contrôles à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l'absence d'un agent qualifié. Il n'est pas nécessaire de prévoir des dispositions pénales pour sanctionner le non-respect de cette interdiction « économique », étant donné que celles de la loi précitée du 21 juin 1985 sont d'application (les infractions à cette loi sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 3 mois et d'une amende de 2 000 F à 2 millions de francs. En cas de récidive, ces peines sont doublées. L'article 4, § 3, de cette loi prévoit en outre que le non-respect de cette disposition peut entraîner une interdiction d'exercer la profession de commerçant en automobilistes pendant une durée de un à douze mois.

Le deuxième amendement prévoit que tous ces équipements illégaux sont saisis, confisqués et détruits. Tout comme dans l'amendement précédent, cette sanction est identique à celle prévue dans la même loi en ce qui concerne les équipements destinés à augmenter la puissance ou la vitesse des cyclomoteurs.

Le septième amendement (voir ci-après : discussion de l'article 2bis) va encore plus loin : en plus de l'interdiction de produire et de commercialiser de tels équipements, cet amendement interdit aux automobilistes de mettre en circulation des véhicules qui en sont munis. Il interdit en outre à tout passager de posséder ce genre d'appareils. Cette interdiction serait inscrite à l'article 62bis de la loi relative à la police de la circulation routière.

Les conducteurs qui enfreignent cette interdiction s'exposent également à de lourdes sanctions, qui sont prévues par les amendements n°s 3, 5 et 6. Tous ces amendements s'alignent sur le taux limite d'alcoolémie de 0,8 pour mille en ce qui concerne les sanctions. Les conducteurs qui utilisent ces instruments prohibés peuvent en effet être assimilés à des chauffeurs en état d'ébriété avancée.

L'amendement n° 3 détermine l'amende, qui va de 20 000 francs à 200 000 francs. L'amende est identique à celle prévue en cas de dépassement du taux d'alcoolémie de 0,8 p.m. Il en va de même de la peine de prison, qui peut aller de quinze jours à trois mois.

L'amendement n° 5 prévoit que les automobilistes qui utilisent des équipements ou moyens illégaux peuvent être déchus du droit de conduire, comme en cas d'alcoolémie grave. Mais celui qui est frappé par une déchéance du droit de conduire risque également de voir son véhicule immobilisé. Qui plus est, si la déchéance du droit de conduire est définitive, le véhicule du conducteur sanctionné peut être confisqué.

L'amendement n° 6 prévoit que les conducteurs qui utilisent des équipements et moyens illégaux destinés à tromper la police et la gendarmerie s'exposent au retrait immédiat de leur permis de conduire. La même possibilité existe à l'égard des conducteurs en état d'ébriété avancée.

(Amendement n° 4 vormt een geheel met amendement n° 8 tot invoeging van een artikel 2ter, zodat de argumenten die door de indiener ervan worden ontwikkeld hierna gegroepeerd werden — cf. bespreking van artikel 2ter).

De heer Vandenhaute vraagt zich af of, gelet op de strekking van die amendementen, het advies van de commissie voor de Justitie niet moet worden ingewonnen.

Hij wijst er overigens op dat de Raad van State in zijn advies L 24.094/9 van 6 mei 1996 het volgende heeft opgemerkt : « Hoewel kan worden aangenomen dat de apparatuur die gedient heeft om de overtreding te begaan bij de vaststelling van die overtreding in beslag wordt genomen teneinde daarvan een materieel bewijs te bewaren, kan daarentegen niet worden aanvaard dat ze verbeurdverklaard en vernietigd wordt voordat die straffen uitgesproken zijn, zo niet wordt voorbijgegaan aan artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden. » (Stuk n° 577/1, blz. 19).

De heer Ansoms onderstreept dat de wet van 5 april 1995 reeds bepaalde dat de uitrustingen waarmee het motorvermogen of de snelheid van de motorfietsen kunnen worden opgevoerd, in beslag worden genomen. Wat hier wordt voorgesteld is dus geenszins een nieuwigheid.

De staatssecretaris stemt in met de voorgestelde amendementen.

Hij merkt op dat de formule die reeds werd gebruikt in de wet van 5 april 1995 en die in dit geval opnieuw wordt voorgesteld, hoegenaamd niet in tegenspraak is met de beginselen die de Raad van State in herinnering heeft gebracht, want onwettige uitrusting worden pas vernietigd nadat een vonnis is gewezen.

*
* *

De amendementen n°s 1 tot 6 van de heer Ansoms tot invoeging van de artikelen 1bis, 1ter, 1quater, 1quinquies, 1sexies en 1septies, worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 1 onthouding.

Art. 2

De heer Van Aperen dient een amendement n° 10 in dat ertoe strekt het gebruik van automatisch werkende camera's te beperken tot de zware verkeersovertredingen.

De staatssecretaris antwoordt dat hoewel de overtredingen die met automatisch werkende toestellen kunnen worden opgespoord, hoofdzakelijk zware overtredingen zijn, het niet de bedoeling van de indieners van het ontwerp is geweest om het gebruik van die onbemand automatisch werkende toestellen tot zware overtredingen te beperken.

(L'amendement n° 4 formant un ensemble avec l'amendement n° 8 tendant à insérer un article 2ter, les arguments avancés par leur auteur ont été regroupés ci-après — cf. discussion de l'article 2ter).

M. Vandenhante demande si, eu égard à la portée de ces amendements, il ne conviendrait pas de demander l'avis de la commission de la Justice.

Il relève par ailleurs que, dans son avis L24.094/9 du 6 mai 1996, le Conseil d'Etat a fait observer que « s'il peut se concevoir que la saisie de l'équipement ayant servi à commettre l'infraction soit opérée lors de la constatation de celle-ci afin d'en conserver une preuve matérielle, il ne peut, en revanche, être admis qu'il soit procédé à sa confiscation et à sa destruction avant que [des] peines aient été prononcées [par un jugement], sous peine de méconnaître l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales » (doc. n° 577/1, p. 19).

M. Ansoms souligne que la loi du 5 avril 1995 a déjà prévu de saisir les équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs. Le procédé proposé ici n'innove donc en aucune manière.

Le Secrétaire d'Etat approuve les amendements proposés.

Il fait observer que la formule à laquelle il a déjà été recouru dans la loi du 5 avril 1995 et qu'il est proposé d'utiliser à nouveau dans le cas présent n'est nullement en contradiction avec les principes rappelés par le Conseil d'Etat, puisque la destruction des équipements illicites n'a lieu qu'après qu'un jugement a été prononcé.

*
* *

Les amendements n°s 1 à 6 de M. Ansoms, tendant à insérer des articles 1^{er}bis, 1^{er}ter, 1^{er}quater, 1^{er}quinquies, 1^{er}sexies et 1^{er}septies, sont successivement adoptés par 10 voix contre une et une abstention.

Art. 2

M. Van Aperen dépose un amendement n° 10, qui propose de limiter le recours aux caméras automatiques aux infractions graves.

Le Secrétaire d'Etat répond que, si les infractions susceptibles d'être détectées par des appareils fonctionnant automatiquement sont en effet principalement les infractions graves, il n'entre toutefois pas dans les intentions des auteurs du projet de limiter à ces seules infractions graves le recours aux appareils automatiques fonctionnant en l'absence d'agents qualifiés.

Zo zou het mogelijk moeten zijn op die manier overladen vrachtwagens op te sporen. De gewesten, die geconfronteerd worden met schade aan de wegen veroorzaakt door overladen vrachtwagens, wensen de controle op die overtreding blijkbaar op te voeren. Die overtreding is evenwel niet opgenomen in artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Zo ook met betrekking tot de snelheid, waar de overtreding pas als een zware overtreding wordt beschouwd wanneer meer dan 10 km te snel wordt gereden, is het onaanvaardbaar dat iemand die in een 30-km-zone 39 km/u rijdt, niet zou kunnen worden bekeurd op grond van vaststellingen door een onbemand automatisch werkend toestel.

Er moet tot slot ook rekening worden gehouden met de mogelijkheden die de technologische ontwikkeling biedt.

Volgens *de heer Van Aperen* kan men beter het koninklijk besluit tot aanwijzing van de zware overtredingen wijzigen en zo een inflatie van uitvoeringsbesluiten vermijden.

Het verwondert hem bovendien dat de staatssecretaris blijkbaar zelfs in de 30-km-zones camera's wil installeren. Zal het grondgebied voortaan bezaaid zijn met bewakingstoestellen?

Op artikel 5 wordt een tweede amendement (n° 15) ingediend door *de heren Vandenhante en Van Aperen*.

Dat amendement strekt ertoe de regeling van de bijzondere voorwaarden voor het gebruik, de raadpleging en de bewaring van de gegevens die door automatisch werkende toestellen worden verstrekt, verplicht te stellen en daarom de verplichting in te voeren om de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer te raadplegen.

De staatssecretaris verklaart dat het overbodig is de raadpleging van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer verplicht te willen maken, aangezien er voor de gegevens verzameld door de toestellen die in een eerste fase zullen worden geïnstalleerd, niets verandert in vergelijking met de huidige toestand : het maakt namelijk geen enkel verschil of de camera door een agent moet worden gehanteerd of automatisch kan werken zonder bevoegd persoon. De behandeling door de politiediensten van de gegevens die door die toestellen worden verzameld, wordt nu reeds geregeld bij koninklijk besluit nr 8 van 7 februari 1995, genomen ter uitvoering van artikel 8, § 2, van de wet van 8 december 1992 op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

Wanneer integendeel nieuwe technieken zouden worden ontwikkeld (bijvoorbeeld technieken met behulp van videocamera's), is het vanzelfsprekend noodzakelijk het advies in te winnen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Il devrait par exemple être possible de détecter de cette manière la surcharge des camions. Les régions, confrontées aux dégâts causés aux routes par les camions en situation de surcharge, semblent d'ailleurs souhaiter un contrôle accru de cette infraction, laquelle n'est pas reprise à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière.

De même, en matière de vitesse, où l'infraction n'est considérée comme grave que si le dépassement de la vitesse autorisée atteint 10 km/h, il serait impensable que l'on ne puisse verbaliser sur la base de constatations automatiques faites en l'absence d'un agent qualifié un conducteur qui roulerait à 39 km/h en zone 30.

Enfin, il est nécessaire de tenir compte des possibilités qui pourraient être créées par l'évolution technologique.

M. Van Aperen estime que, plutôt que de s'engager dans la voie de l'inflation d'arrêts d'exécution, on pourrait modifier l'arrêté royal désignant les infractions graves.

Il s'étonne par ailleurs que le Secrétaire d'Etat semble vouloir installer des caméras même dans les zones 30. Le territoire national sera-t-il dorénavant quadrillé d'appareils de surveillance?

Un deuxième *amendement* (n° 15) est proposé à l'alinéa 5 par MM. *Vandenhante et Van Aperen*.

Cet amendement tend à rendre obligatoire l'organisation des modalités d'utilisation, de consultation et de conservation des données fournies par les appareils automatiques et à imposer pour ce faire la consultation de la Commission de la protection de la vie privée.

Le Secrétaire d'Etat déclare qu'il est superflu de vouloir rendre obligatoire la consultation de la Commission de la protection de la vie privée, car, pour les données recueillies par les appareils qui seront installés dans un premier temps, rien ne change par rapport à la situation actuelle : sur ce plan, il n'y a en effet pas de différence selon que la caméra doive être utilisée par un agent ou qu'elle puisse fonctionner de manière automatique en l'absence d'agent qualifié. Or, le traitement par les services de police des données recueillies par ces appareils est d'ores et déjà réglé par l'arrêté royal n° 8 du 7 février 1995, pris en exécution de l'article 8, § 2, de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Par contre, si de nouvelles techniques devraient être développées (par exemple, le recours à des caméras vidéo), il va de soi qu'il serait indispensable de recueillir l'avis de la Commission de la protection de la vie privée.

Onder die omstandigheden verdient het de voorkeur de lezing van het vijfde lid in ontwerp te behouden, zodat rekening kan worden gehouden met de mogelijke situatie in zowel de nabije als de verre toekomst.

Met betrekking tot het zesde lid van artikel 2 merkt *de heer Ansoms* op dat de voorgestelde tekst het gebruik van de inlichtingen die door de toestellen worden versterkt, beperkt tot de overtredingen van het verkeersreglement « begaan op de openbare weg ». De lezing van de bepaling in ontwerp is dus restrictiever dan die van de artikelen 34 en 35 van de vigerende wet. Die artikelen, die de sancties in geval van intoxicatie en dronkenschap regelen, zijn immers van toepassing op de bestuurder die zich « op een openbare plaats » bevindt. Kan die tegenstelling niet zorgen voor interpretatieverschillen bij de omschrijving van het toepassingsgebied van de verschillende bepalingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer?

De staatssecretaris verklaart dat artikel 1 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer het toepassingsgebied van die wet op een algemene manier bepaalt : de wet geldt op de openbare weg. De bepalingen van die wet die betrekking hebben op intoxicatie hebben evenwel uitdrukkelijk een ruimer toepassingsgebied gekregen; de wetgever was van oordeel dat op dat specifiek gebied niet alleen proces-verbaal moest kunnen worden opgemaakt tegen de persoon die gedronken heeft en een voertuig bestuurt, maar ook tegen de persoon die aanstalten maakt om dronken een voertuig te besturen.

Amendement n° 16 van de heer Van Aperen strekt ertoe het zevende lid te wijzigen, om de installatie van de automatische toestellen uitsluitend te beperken tot de zwarte punten.

Mocht een dergelijke beperking niet in aanmerking worden genomen, dan zou volgens de indiener duidelijk blijken dat de regering via dit ontwerp niet tot doel heeft de verkeersveiligheid te verbeteren, maar wel de automobilisten te straffen en de Staatskas te stijven.

De staatssecretaris merkt op dat slechts een derde van de verwondingen uit ongevallen bij de « zwarte punten » wordt opgelopen. Er bestaat hoe dan ook geen repertorium van die « zwarte punten ». De rijkswacht maakt wel een indicatieve lijst op, maar die verandert voortdurend.

De heer Ansoms voegt daaraan toe dat als de automatische toestellen worden samengetrokken op een handvol specifieke plaatsen, het gevaar op vernieling van die toestellen alleen maar zou toenemen.

De heer Van Aperen vreest dat men de installatie meemaakt van een duur systeem van veralgemeende controle.

De amendementen n°s 11 (van de heer Van Aperen) en 12 (van de heren Vandenhante en Wauthier) strekken er allebei toe de plaatsing te verplichten van verkeersborden die de aanwezigheid signaleren van

Dans ces conditions, il est préférable, pour rencontrer tant la situation qui se présentera incessamment que celle susceptible de se produire dans un futur plus lointain, de maintenir la formulation de l'alinéa 5 en projet.

M. Ansoms relève que le texte proposé au sixième alinéa de l'article 2 limite l'utilisation des informations fournies par les appareils automatiques aux infractions routières « commises sur la voie publique ». La formulation de la disposition en projet est donc plus restrictive que celle des articles 34 et 35 de la loi existante. Ces articles, par lesquels sont réglées les sanctions en matière d'imprégnation alcoolique et d'ivresse, s'appliquent en effet au conducteur se trouvant « dans un lieu public ». Cette contradiction ne risque-t-elle pas d'engendrer des interprétations différentes dans la définition du champ d'application des diverses dispositions de la loi relative à la police de la circulation routière?

Le Secrétaire d'Etat déclare que l'article 1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière fixe le champ d'application de celle-ci d'une manière générale : il s'agit de la voie publique. Toutefois, celles des dispositions de cette loi qui concernent l'imprégnation alcoolique ont explicitement une portée plus large; dans ce domaine précis, le législateur a estimé qu'il fallait pouvoir verbaliser non seulement celui qui conduit un véhicule en ayant bu, mais également celui qui s'apprête à le faire.

L'amendement n° 16 de M. Van Aperen tend à modifier le septième alinéa, pour limiter l'installation d'appareils automatiques aux seuls points noirs.

L'auteur estime que, si une telle limitation ne devait pas être retenue, il apparaîtrait manifestement que le but du gouvernement, à travers le présent projet, est non pas l'amélioration de la sécurité routière mais la répression des automobilistes et le renflouement des caisses de l'Etat.

Le Secrétaire d'Etat fait observer que seulement un tiers des blessures résultant d'accidents de la route trouvent leur origine aux « points noirs ». De toute manière, il n'existe pas à proprement parler de répertoire de ces « points noirs ». La gendarmerie dresse bien une liste indicative, mais celle-ci est caractérisée par une évolution permanente.

M. Ansoms ajoute que concentrer les appareils automatiques sur une poignée de sites précis ne manquerait pas d'augmenter les risques de vandalisme à l'encontre de ces appareils.

M. Van Aperen craint que l'on assiste à la mise en place d'un coûteux système de surveillance généralisée.

Les amendements n°s 11 (de M. Van Aperen) et 12 (de MM. Vandenhante et Wauthier) ont tous deux pour objet d'imposer la signalisation de la présence d'appareils détectant automatiquement les infrac-

toestellen voor de automatische vaststelling van overtredingen (zie hierboven punt 3 van de algemene besprekking).

Afgezien van de opmerkingen over de grond van de zaak die door de staatssecretaris en door andere sprekers tijdens de algemene besprekking zijn gemaakt (zie hierboven), merkt *de staatssecretaris* op dat de wegbeheerder op grond van de huidige regelgeving in ieder geval mogelijke radarcontroles kan signaleren. Hij geeft de voorkeur aan die oplossing, die geen enkele mogelijkheid uitsluit, in plaats van aan de verplichte plaatsing van verkeersborden.

Een ander amendement (n° 13) van de heren Vandenhaut en Wauthier strekt ertoe te bepalen dat de foto aan de overtreder moet worden bezorgd zodra hij daarom verzoekt (zie punt 5 van de algemene besprekking).

*
* *

Amendement n° 10 van de heer Van Aperen wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 15 van de heren Vandenhaut en Van Aperen wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 16 van de heer Van Aperen wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Amendement n° 11 van de heer Van Aperen wordt ingetrokken.

De amendementen n°s 12 en 13 van de heren Vandenhaut en Wauthier worden achtereenvolgens verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 2 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 2bis en 2ter (nieuw)

Amendement n° 7 van de heer Ansoms (Stuk n° 577/2) stelt voor een artikel 2bis (*nieuw*) in te voegen, dat enige tegenwerking van de opsporing en de vaststelling van overtredingen verbiedt en aldus in het verlengde ligt van de voorgaande amendementen van dezelfde indiener (zie hierboven).

Amendement n° 8 van de heer Ansoms dat ertoe strekt een paragraaf 2 in te voegen, heeft betrekking op het weerlegbaar vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid in hoofde van dehouder van de nummerplaat van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan. Het wordt aangevuld met amendement n° 4 van dezelfde indiener tot invoeging van een artikel 1^{er}sexies (cf. supra).

De indiener verantwoordt zijn amendementen als volgt :

In een moderne rechtsstaat, die het Europees verdrag voor de Rechten van de Mens eerbiedigt, is iedere burger onschuldig tot zijn schuld bewezen is.

Toch aanvaardde het Hof van Cassatie tot in 1989 probleemloos dat dehouder van de nummerplaat

tions (voir ci-avant le point 3 de la discussion générale).

Au-delà des réponses apportées quant au fond par le Secrétaire d'Etat et d'autres intervenants au cours de la discussion générale (cf. supra), *le Secrétaire d'Etat* fait observer que la réglementation actuelle permet en toute hypothèse au gestionnaire de la voirie d'indiquer l'existence de contrôles radar. Il juge préférable de maintenir cette situation qui n'exclut aucune possibilité, plutôt que de vouloir faire de la signalisation une obligation.

Un autre *amendement (n° 13) de MM. Vandenhaut et Wauthier* vise à imposer la communication de la photo dès que le contrevenant en fait la demande (voir le point 5 de la discussion générale).

*
* *

L'amendement n° 10 de M. Van Aperen est rejeté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 15 de MM. Vandenhaut et Van Aperen est rejeté par 9 voix contre 3 et une abstention.

L'amendement n° 16 de M. Van Aperen est rejeté par 11 voix contre 2.

L'amendement n° 11 de M. Van Aperen est retiré.

Les amendements n°s 12 et 13 de MM. Vandenhaut et Wauthier sont successivement rejetés par 9 voix contre 4.

L'article 2 est adopté par 9 voix contre 2 et 2 absences.

Art. 2bis et 2ter (nouveaux)

L'amendement n° 7 de M. Ansoms (Doc. n° 577/2) propose d'insérer un article 2bis *nouveau* qui, en prohibant toute entrave à la recherche et à la constatation d'infractions, se situe dans le prolongement des amendements précédents du même auteur (voir ci-avant).

L'amendement n° 8 de M. Ansoms, tendant à insérer un article 2ter, concerne la présomption réfragable de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise. Il est complété par l'amendement n° 4 du même auteur, qui vise à insérer un article 1^{er}sexies (cf. supra).

L'auteur justifie ces amendements par les arguments suivants :

Dans un Etat de droit moderne, qui respecte la Convention européenne des droits de l'homme, tout citoyen est réputé innocent jusqu'à ce que sa culpabilité soit établie.

Pourtant, la Cour de cassation a admis sans broncher, jusqu'en 1989, que le titulaire de la plaque

strafrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreding die met zijn voertuig wordt gemaakt, tenzij hij de dader zou aanwijzen of bewijzen dat hij de dader niet is.

Maar sinds 1989 is het Hof het principe van de persoonlijkheid van de straf terug gaan benadrukken. Dat betekent dat het bewezen moet zijn dat de houder van de nummerplaat van de auto ook de overtreder van de verkeersregels is. En dat kan natuurlijk zware problemen opleveren als de overtreding is vastgesteld met bemande of onbemande camera's.

Tot nu toe zijn er nog maar weinig betwistingen van PV's op basis van het gestelde probleem. Maar als de onbemande camera's veelvuldig worden gebruikt, en als de publieke opinie meer en meer op de hoogte geraakt van deze ontsnappingsroute, dan valt te vrezen dat er een lawine van betwistingen op komt. En dat heeft een reeks negatieve gevolgen, zoals bv. :

— het systeem van het politietoezicht met camera's wordt uitgehouden;

— de gerechtelijke achterstand bij de politierechtbanken, die momenteel reeds 1,5 jaar bedraagt, zou omwille van een aanzwellende stroom van betwistingen nog kunnen toenemen.

In de ons omringende landen bestaat trouwens reeds een weerlegbaar vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid voor de houder van de nummerplaat (in Nederland, Duitsland, Groot-Brittannië; in Frankrijk wordt het binnenkort ingevoerd).

Het amendement n° 8 betreft de invoering van een hoofdstuk IVbis in de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Wat de fysische personen betreft wordt een artikel 67bis ingevoerd waarin gesteld wordt dat de houder van de nummerplaat geacht wordt de overtreding te hebben begaan, maar dat hij dat vermoeden kan omkeren door elk wettelijk middel.

Indien hij dat zelf verkiest, kan hij de dader van de overtreding aanwijzen, maar er bestaat geen wettelijke verplichting voor natuurlijke personen om mee te werken aan de opsporing van een misdaad.

Het staat hem dus vrij om de overtreding op zich te nemen.

Wat de rechtspersonen betreft bestaat in ons land geen strafrechtelijke aansprakelijkheid van rechtspersonen. Derhalve stelt het amendement voor dat zij verplicht worden om de nodige maatregelen te nemen, waardoor zij steeds de bestuurder van het betrapt voertuig kunnen aanwijzen. En dat geldt ook « en cascade ».

In amendement n° 4 wordt de strafmaat bepaald voor rechtspersonen die de nodige maatregelen niet hebben genomen om de dader van de overtreding te kunnen aanwijzen. Het gaat hier om geldboeten tussen de 40 000 en 400 000 frank. Deze geldboete is

d'immatriculation était pénalement responsable de l'infraction commise avec son véhicule, à moins qu'il désigne l'auteur ou prouve qu'il ne pouvait être l'auteur.

Depuis 1989 toutefois, la Cour a de nouveau fait prévaloir le principe de la personnalité des peines, ce qui signifie qu'il doit être établi que le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule est également l'auteur des infractions au Code de la route. Ce principe risque évidemment de poser d'énormes problèmes lorsque l'infraction a été constatée à l'aide de caméras fonctionnant en présence ou non d'un agent qualifié.

Jusqu'à présent, les contestations de procès-verbaux ne sont pas nombreuses. Mais si l'on multiplie les caméras fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié et si l'opinion publique venait à être mieux informée de cette échappatoire, il est à craindre que l'on assiste à un afflux de contestations ce qui aurait une série de conséquences négatives :

1° le système de la surveillance policière à l'aide de caméras serait réduit en néant;

2° l'arriéré judiciaire des tribunaux de police, qui est d'ores et déjà d'un an et demi, pourrait encore s'accroître par suite d'un afflux de contestations.

Dans les pays voisins (les Pays-Bas, l'Allemagne, la Grande-Bretagne), il existe d'ailleurs déjà une présomption réfragable de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation (cette présomption sera prochainement instaurée en France).

L'amendement n° 8 tend à insérer un chapitre IVbis dans la loi relative à la police de la circulation routière.

En ce qui concerne les infractions commises par des personnes physiques, il est inséré un article 67bis, en vertu duquel l'infraction est censée avoir été commise par le titulaire de la plaque d'immatriculation. Celui-ci peut toutefois renverser la présomption de culpabilité par tout moyen de droit.

S'il préfère, il peut dénoncer l'auteur de l'infraction, mais les personnes physiques ne sont pas tenues à collaborer à la recherche d'infractions.

Aux termes de l'amendement, il lui est donc loisible d'assumer la responsabilité de l'infraction.

Notre pays ne connaît pas de responsabilité pénale des personnes morales. C'est pourquoi l'amendement propose que celles-ci soient tenues de prendre les mesures leur permettant d'identifier à tout moment le conducteur du véhicule en infraction.

L'amendement n° 4 détermine les peines dont sont passibles les personnes morales qui n'ont pas pris les mesures devant permettre d'identifier l'auteur de l'infraction. Il s'agit d'une amende allant de 40 000 à 400 000 francs. Cette amende ne sanc-

dus geen boete voor de begane verkeersovertreding, maar wel voor het niet-meedelen van de identiteit van de bestuurder.

Alleen de persoon of de leden van het orgaan die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen kunnen, als titularis van de nummerplaat of als houder van het voertuig, gestraft worden.

De heer Vandenhaute vestigt de aandacht op het uitgesproken voorbehoud dat de Raad van State heeft geformuleerd tegen de bepalingen in de amendementen n^os 4 en 8 (Stuk n^o 577/1, blz. 15-18).

Voorts is hij van mening dat uit de verantwoordin gen die de indiener van zijn amendementen geeft blijkt dat die meer belangstelling heeft voor de eigenaar van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan dan voor de eigenlijke overtreder.

Tot slot maakt hij zich zorgen over de gevolgen die de bij wege van amendement voorgestelde bepalin gen zouden hebben op de autoverhuringsbedrijven.

De staatssecretaris merkt op dat het bedrijf niet kan worden gestraft voor de eigenlijke verkeersovertreding, maar wel omdat het de identiteit van de bestuurder of van degene die voor het voertuig aansprakelijk is niet heeft meegedeeld of nagelaten heeft maatregelen te nemen om die mededeling alsnog mogelijk te maken.

In de praktijk zal de situatie voor de autoverhuringsbedrijven niet veranderen doordat die bepaling in de wet wordt opgenomen : de huurovereenkomsten bevatten doorgaans een beding dat de overtredingen die met het voertuig mochten worden begaan ten laste van de huurder legt.

*
* *

De amendementen n^os 7 en 8 van de heer Ansoms tot invoeging van de artikelen 2bis en 2ter worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 3

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Opschrift

Ingevolge de aan het ontwerp aangebrachte wijzigingen, stelt *de heer Ansoms* voor het opschrift ervan te veranderen zodat het beter overeenstemt met de nieuwe inhoud van de tekst (*amendement n^o 9*).

Om wetgevingstechnische redenen stelt *de regering* een beknopter formulering voor van het opschrift dat in het vorige amendement aan de orde was. Daartoe dient ze *amendement n^o 14* in.

tionne donc pas l'infraction au Code de la route, mais la non-communication de l'identité du conducteur.

Seuls la personne ou les membres de l'organe qui représentent la personne morale en justice pourront, en tant que titulaires de la plaque d'immatriculation ou détenteurs du véhicule, se voir infliger ces sanctions.

M. Vandenhante attire l'attention sur les nettes réserves formulées par le Conseil d'Etat à l'encontre des dispositions faisant l'objet des amendements n^os 4 et 8 (Doc. n^o 577/1, pp. 15-18).

Il estime, par ailleurs, que les justifications avancées par l'auteur des amendements incitent à croire que celui-ci s'intéresse davantage au propriétaire du véhicule avec lequel a été commise l'infraction qu'au réel contrevenant.

Enfin, il s'inquiète des conséquences qu'aurait pour les entreprises de location de véhicules l'adoption des dispositions proposées par voie d'amendements.

Le Secrétaire d'Etat fait observer que l'entreprise ne peut être sanctionnée pour l'infraction de roulage elle-même, mais bien pour la non-communication de l'identité du conducteur ou de la personne responsable du véhicule, ou pour sa négligence à prendre les mesures devant permettre cette communication.

Dans la pratique, l'insertion de cette disposition dans la législation ne changera guère la situation pour les entreprises de location de véhicules : d'habitude, les contrats de location comprennent en effet déjà une clause qui impute au client les infractions qui seraient commises avec le véhicule.

*
* *

Les amendements n^os 7 et 8 de *M. Ansoms*, qui visent à insérer des articles 2bis et 2ter, sont successivement adoptées par 10 voix et 3 abstentions.

Art. 3

Cet article n'appelle pas d'observation. Il est adopté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Intitulé

A la suite des modifications apportées au projet, *M. Ansoms* propose d'en changer l'intitulé, de manière à ce qu'il corresponde au nouveau contenu du texte (*amendement n^o 9*).

Pour des raisons d'ordre légitique, *le gouvernement* propose une formulation plus succincte de l'intitulé qui fait l'objet de l'amendement précédent. Il introduit à cet effet *l'amendement n^o 14*.

Amendement n° 9 wordt ingetrokken.

Amendement n° 14 van de regering wordt aangenomen met 9 stemmen en 4 onthoudingen.

*
* *

Het geheel wordt aangenomen met 9 stemmen en 4 onthoudingen.

Voorstel n° 43/1 komt daardoor te vervallen.

De rapporteur,

De voorzitter,

T. PIETERS

A. SCHELLENS

L'amendement n° 9 est retiré.

L'amendement n° 14 du gouvernement est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

*
* *

L'ensemble est adopté par 9 voix et 4 abstentions.
La proposition n° 43/1 est devenue sans objet.

Le rapporteur,

Le président,

T. PIETERS

A. SCHELLENS