

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 december 2002

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Daan SCHALCK**

WETSONTWERP

houdende verschillende bepalingen
inzake verkeersveiligheid

WETSVOORSTEL

tot wijziging vande wet betreffende de politie
over het wegverkeer met het oog op de
beteugeling van asociaal en agressief
verkeersgedrag

WETSVOORSTEL

tot wijziging van artikel 619
van het Wetboek van strafvordering

WETSVOORSTEL

betreffende de versnelde beteugeling van de
verkeersmisdrijven door de inning van forfaitaire
verkeersboeten

WETSVOORSTEL

tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk
besluiten van 1 december 1975 houdende
algemeen reglement op de politie over het
wegverkeer

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wegverkeerswet met het oog
op de beteugeling van asociaal en agressief
verkeersgedrag en een betere bescherming van
verkeersslachtoffers en hun familie

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 décembre 2002

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Daan SCHALCK**

PROJET DE LOI

portant diverses dispositions en
matière de sécurité routière

PROPOSITION DE LOI

modifiant les lois coordonnées relatives à la
police de la circulation routière en vue de répri-
mer les comportements asociaux et agressifs dans
la circulation

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'article 619
du Code d'instruction criminelle

PROPOSITION DE LOI

accélérant la répression des infractions routières
par la perception d'amendes routières forfaitaires

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du
1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur
la police de la circulation routière

PROPOSITION DE LOI

modifiant les lois coordonnées relatives à la
police de la circulation routière en vue de répri-
mer les comportements asociaux et agressifs dans
la circulation et de mieux protéger les droits des
victimes d'accidents de la circulation et de leur
famille

WETSVOORSTEL

tot oprichting van een nationaal centrum voor verkeersslachtoffers en hun familie

WETSONTWERP

tot bevordering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving

WETSVOORSTEL

tot wijziging, wat heet rijden in tegengestelde richting op de autosnelweg betreft, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de aanvullende verkeersreglementen en de raadgevende commissies betreft

WETSVOORSTEL

tot hervorming van de rijopleiding

WETSVOORSTEL

tot bevordering van de handhaving van de wegverkeersregels

WETSVOORSTEL

houdende BTW-vrijstelling voor de inspanningen van de overheden inzake verkeersveiligheid en voor de niet-verplichte veiligheidsuitrustingen in het verkeer

WETSVOORSTEL

betreffende de administratieve afhandeling van parkeerovertradingen door de gemeenten

WETSVOORSTEL

tot wijziging, wat de verkeershandhaving betreft, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus

PROPOSITION DE LOI

créant un centre national pour les victimes d'accidents de la circulation et leur famille

PROJET DE LOI

tendant à assurer la sécurité routière aux abords des écoles

PROPOSITION DE LOI

modifiant, en ce qui concerne la circulation en contresens sur autoroute, l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière

PROPOSITION DE LOI

modifiant les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en ce qui concerne les règlements complémentaires et les commissions consultatives

PROPOSITION DE LOI

réformant la formation à la conduite

PROPOSITION DE LOI

portant des mesures visant à mieux assurer le respect du code de la route

PROPOSITION DE LOI

visant à exempter de la TVA les efforts consentis par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière et les équipements de sécurité non obligatoires dans la circulation

PROPOSITION DE LOI

relative au règlement administratif, par les communes, des infractions aux règles de stationnement

PROPOSITION DE LOI

modifiant, en ce qui concerne l'application des règles de la circulation routière, la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux

WETSVOORSTEL

tot aanvulling van artikel 12 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer inzake het verplaatsen van voertuigen

WETSVOORSTEL

tot wijziging van artikel 16 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

WETSVOORSTEL

tot invoering van een opleiding defensief rijden in de rij-opleiding

PROPOSITION DE LOI

complétant l'article 12 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

PROPOSITION DE LOI

modifiant, en ce qui concerne le déplacement de véhicules, les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'article 16 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

PROPOSITION DE LOI

instaurant un cours de conduite défensive dans le cadre de la formation à la conduite

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1915/ (2001/2002)** :

001 : Wetsontwerp.

002 : Bijlage.

003 tot 005 : Amendementen.

Zie ook:

007 : Tekst aangenomen door de commissie.

Doc 50 **0027 - 1999 (B.Z.)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Doc 50 **0031 - 1999 (B.Z.)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Doc 50 **0048 - 1999 (B.Z.)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Doc 50 **0721/ (1999/2000)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Bacquelaine.

Doc 50 **0751/ (1999/2000)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Doc 50 **0752/ (1999/2000)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Doc 50 **0817/ (1999/2000)** :

001 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.

002 : Advies van de Raad van State.

Doc 50 **0844/ (1999/2000)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Giet.

Doc 50 **0881/ (1999/2000)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Doc 50 **0922/ (2000/2001)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Doc 50 **1188/ (2000/2001)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Schalck.

Doc 50 **1399/ (2000/2001)** :

001 : Wetsvoorstel van de heren Ansoms, Leterme, Dirk Pieters en Van Rompuy.

Doc 50 **1453/ (2000/2001)** :

001 : Wetsvoorstel van de heren Ansoms, Van Peel en Van Campenhout.

Doc 50 **1498/ (2001/2002)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

Doc 50 **1695/ (2000/2001)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Giet.

Doc 50 **1969/ (2001/2002)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Schalck.

Doc 50 **1977/ (2001/2002)** :

001 : Wetsvoorstel van de heer Van Campenhout.

Doc 50 **2015/ (2001/2002)** :

001 : Wetsvoorstel van de heren Van Campenhout, Somers, Lenssen, Germeaux en Schalck.

Documents précédents :

Doc 50 **1915/ (2001/2002)** :

001 : Projet de loi.

002 : Annexe.

003 à 005 : Amendements.

Voir aussi :

007 : Texte adopté par la commission.

Doc 50 **0027 - 1999 (S.E.)** :

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Doc 50 **0031 - 1999 (S.E.)** :

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Doc 50 **0048 - 1999 (S.E.)** :

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Doc 50 **0721/ (1999/2000)** :

001 : Proposition de loi de M. Bacquelaine.

Doc 50 **0751/ (1999/2000)** :

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Doc 50 **0752/ (1999/2000)** :

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Doc 50 **0817/ (1999/2000)** :

001 : Projet transmis par le Sénat.

002 : Avis du Conseil d'Etat.

Doc 50 **0844/ (1999/2000)** :

001 : Proposition de loi de M. Giet.

Doc 50 **0881/ (1999/2000)** :

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Doc 50 **0922/ (2000/2001)** :

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Doc 50 **1188/ (2000/2001)** :

001 : Proposition de loi de M. Schalck.

Doc 50 **1399/ (2000/2001)** :

001 : Proposition de loi de MM. Ansoms, Leterme, Dirk Pieters et Van Rompuy.

Doc 50 **1453/ (2000/2001)** :

001 : Proposition de loi de MM. Ansoms, Van Peel et Van Campenhout.

Doc 50 **1498/ (2001/2002)** :

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

Doc 50 **1695/ (2000/2001)** :

001 : Proposition de loi de M. Giet.

Doc 50 **1969/ (2001/2002)** :

001 : Proposition de loi de M. Schalck.

Doc 50 **1977/ (2001/2002)** :

001 : Proposition de loi de M. Van Campenhout.

Doc 50 **2015/ (2001/2002)** :

001 : Proposition de loi de MM. Van Campenhout, Somers, Lenssen, Germeaux et Schalck.

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :**

Voorzitter / Président : Francis Van den Eynde

A. — Vaste leden / Membres titulaires :

VLD	Hugo Philijns, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CD&V	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Liliane De Cock.
PS	Jean Depreter, Karine Lalieux.
MR	François Bellot, Olivier Chastel.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SP.A	Marcel Bartholomeeussen.
CDH	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants :

Willy Cortois, Pierre Lano, Arnold Van Aperen, Frans Verhelst.
Roel Deseyn, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra, Lode Vanoost.
Jacques Chabot, Jean-Pol Henry, Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Robert Hondermarcq.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Els Haegeman, Daan Schalck.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	:	<i>Front National</i>
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
CDH	:	<i>Centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	:	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>
DOC 50 0000/000 : <i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000 : <i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA : <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA : <i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV : <i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV : <i>Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV : <i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV : <i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>
CRABV : <i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV : <i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN : <i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN : <i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM : <i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM : <i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Transport	7
II. Algemene bespreking van het wetsontwerp en de toegevoegde wetsvoorstellen	10
III. Antwoorden van de vice-eerste minister	30
IV. Replieken	41
V. Artikelsgewijze bespreking	44
VI. Stemmingen	96

BIJLAGEN

SOMMAIRE

I. Exposé introductif de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	7
II. Discussion générale du projet de loi et des propositions de loi jointes	10
III. Réponses de la vice-première ministre	30
IV. Répliques	41
V. Discussion des articles	44
VI. Votes	96

ANNEXES

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 25 september, 15 oktober, 22 oktober, 5 en 27 november en 3 december 2002.

De stemming over het gehele wetsontwerp vond plaats op 5 december 2002, met toepassing van artikel 18.4a)*bis* van het Kamerreglement.

Dit verslag werd tijdens de vergadering van 10 december 2002 goedgekeurd.

I.— INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER

De vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer onderstreept dat het aantal verkeersslachtoffers een ware sociale gesel is die zwaar wordt onderschat. Dat vraagstuk heeft zeer uiteenlopende facetten.

Zij verwijst naar haar inspanningen om terzake een beleid uit te werken in overleg met alle actoren uit de sector; die inspanningen hebben geleid tot de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid. Het doel van die Staten-Generaal is het aantal verkeersdoden tegen 2010 met de helft te verminderen.

Daartoe dient op verschillende niveaus te worden gehandeld. Het wegverkeer veronderstelt immers drie elementen: de weggebruikers, de weg en het voertuig. De weginfrastructuur behoort tot de bevoegdheid van de gewesten, de provincies en de gemeenten, terwijl de reglementering inzake voertuigen in ruime mate Europees is. De minister heeft terzake echter een aantal maatregelen genomen, in het bijzonder de verplichting om vrachtwagens en autocars uit te rusten met een zogenaamde «dodehoekspiegel».

De vraag blijft hoe men de bestuurder ertoe kan aanzetten een rijgedrag aan te nemen waarbij het aantal verkeersongevallen kan afnemen. Op dat vlak kan een preventief optreden tot een mentaliteitswijziging leiden, maar ook de subjectieve bewustwording van de «pak kans» en de afschrikking zijn van belang. De voorschriften moeten duidelijk en zinvol zijn, een goede rijopleiding is vereist, de controles moeten ervoor zorgen dat het feitelijk risico om bij een overtreding te worden gepakt groter wordt en ten slotte moeten de sancties afdoende zijn.

De minister herinnert aan de reeds goedgekeurde maatregelen waaronder:

- het verbod van het GSM-gebruik indien men een voertuig bestuurt;
- de reglementering ter beperking van de snelheid in de omgeving van scholen;
- de maatregelen die het gebruik van «zachte» vervoersmogelijkheden aanmoedigen;
- de verplichting voor alle motorrijders om een helm te dragen;

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet de loi au cours de ses réunions des 25 septembre, 15 octobre, 22 octobre, 5 et 27 novembre et 3 décembre 2002.

En application de l'article 18.4a)*bis* du Règlement de la Chambre, le vote sur l'ensemble du projet a eu lieu le 5 décembre 2002.

Le présent rapport a été approuvé au cours de la réunion du 10 décembre 2002.

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

Soulignant la multiplicité des facettes de ce fléau social sous-estimé que représente le nombre des victimes de la route, la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports rappelle ses efforts afin d'élaborer une politique concertée avec tous les acteurs du secteur et qui se sont traduits par la tenue des états généraux de la sécurité routière. Ces états généraux se sont fixé pour but de diminuer de moitié le nombre des décès dus à un accident de la route d'ici 2010.

Pour atteindre cet objectif, il convient d'agir à différents niveaux. La circulation routière suppose en effet trois éléments : les utilisateurs de la route, la route et le véhicule. L'infrastructure routière relève de la compétence des Régions, des provinces et des communes. La réglementation relative aux véhicules est largement européenne ; la ministre a toutefois pris des dispositions en la matière, notamment en imposant l'obligation d'équiper les camions et autocars de rétroviseurs dits «angle mort».

Reste la question de savoir comment inciter le conducteur à conduire de façon à diminuer le risque d'accidents de la route. En la matière, une action préventive agira sur les mentalités, mais la perception subjective du risque d'être pris sur le fait et la dissuasion jouent également un rôle. Les règles doivent être claires et sensées. Il faut une bonne formation à la conduite. Les contrôles doivent augmenter le risque objectif d'être pris en cas d'infraction. Les sanctions, enfin, doivent être pertinentes.

La ministre rappelle les mesures déjà adoptées, parmi lesquelles :

- l'interdiction de l'usage du GSM au volant,
- la réglementation limitant la vitesse aux abords des écoles,
- les mesures visant à encourager l'utilisation de modes de transports « doux »,
- l'obligation du port du casque pour tous les motocyclistes,

- de toegang voor fietsers tot de wegstroken die voor de bussen bestemd zijn;
- de oprichting van het interministerieel comité voor verkeersveiligheid.

Dit wetsontwerp strekt ertoe de indeling van de overtredingen te wijzigen. Op dit moment bestaat die uit twee soorten: de zware overtredingen en de zogenaamde «gewone» overtredingen. Door een gradatie van de straffen in te voeren, tracht het wetsontwerp de overtredingen die de zwakke weggebruikers - zoals de fietsers en de voetgangers – treffen, strenger te beteugelen. Daartoe moeten de vormen van onaanvaardbaar gedrag worden omschreven en moeten ze gepaard gaan met een geschikte straf om de automobilisten tot voorzichtiger rijgedrag aan te zetten.

Het wetsontwerp berust voorts op de wil om een positieve dynamiek te doen ontstaan waarin de politiezones een rol spelen; de marginale opbrengst van de boetes zal worden gebruikt voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

Aangezien de verhoging van de boetes het rijgedrag nauwelijks zal beïnvloeden als de kans op de vaststelling van een verkeersovertreding niet verhoogt, verwelkomt de vice-eerste minister het actieplan van de federale politie en van de minister van Binnenlandse Zaken om overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 8 februari 2002 de controles met 10 % op te voeren; de samenwerking met de controlediensten wordt geïntensifieerd. De minister heeft aan de Raad van State trouwens een koninklijk besluit toegezonden dat een uitbreiding beoogt van de categorie overtredingen die met onbemande camera's mogen worden vastgesteld.

Een eerste krachtlijn van het ter bespreking voorliggende wetsontwerp beoogt een betere indeling van de overtredingen, zodat ze meer kunnen worden bestraft overeenkomstig de hinder die ze vormen. Met een betere indeling van de overtredingen wordt het ook mogelijk de criteria te bepalen die het optreden van de parketten structureren; die zullen de zaak ofwel naar de rechtbank kunnen verwijzen, dan wel een minnelijke schikking of een bemiddelingsmaatregel voorstellen.

Het wetsontwerp voert drie niveaus van zware overtredingen in; voorts worden de minimum- en maximumgrenzen van de boetes gewijzigd, zodat in de bestraffing een gradatie voorkomt. Voor het zwaarste niveau van overtreding wordt voorzien in een verplicht verval van het recht tot sturen.

Drie criteria hebben vooropgestaan bij de nieuwe categorisering van de overtredingen:

- gedrag dat de kwetsbare weggebruiker kan hinderen of onrechtstreeks in gevaar kan brengen, alsook gedrag dat de hoffelijkheid in het verkeer schaadt;

- l'accès des cyclistes aux voies réservées aux autobus,
- la création du comité interministériel pour la sécurité routière.

Le présent projet vise à modifier la catégorisation des infractions, actuellement au nombre de deux : les infractions graves et les infractions dites « ordinaires » ; en introduisant une gradation dans les peines, le projet tend à réprimer plus sévèrement les infractions qui touchent les utilisateurs de la route fragiles, tels que les cyclistes et les piétons. Pour ce faire, il convient de définir les comportements inacceptables et de les assortir d'une peine adéquate dans le but d'inciter les automobilistes à une conduite plus prudente.

Le projet repose ensuite sur la volonté de susciter une dynamique positive à laquelle participent les zones de police ; le rendement marginal des amendes est affecté à l'amélioration de la sécurité routière.

Puisqu'il est vrai que l'augmentation des amendes n'aura guère d'impact sur la conduite automobile si le risque de faire l'objet d'un constat d'infraction n'augmente pas, la vice-première ministre salue le plan d'action de la police fédérale et du ministre de l'Intérieur, conformément à la décision du conseil des ministres du 8 février 2002, afin d'augmenter de 10 % les contrôles ; la collaboration des services de contrôle est intensifiée. La ministre a par ailleurs transmis au Conseil d'Etat un arrêté royal visant à étendre la catégorie des infractions qui peuvent être constatées par des caméras fonctionnant automatiquement.

Un premier axe du projet de loi à l'examen vise à mieux classer les infractions afin de les réprimer plus adéquatement selon la nuisance qu'elles représentent ; une meilleure classification des infractions permettra également de déterminer les critères structurant l'action des parquets, qui pourront soit renvoyer l'affaire devant le tribunal, soit proposer une transaction ou une mesure de médiation.

Le projet crée trois degrés d'infractions graves et les seuils minimum et maximum des peines d'amende ont été modifiés afin d'introduire une gradation dans la sanction ; une déchéance obligatoire du droit de conduire est prévue pour le degré le plus grave de l'infraction.

Trois critères ont présidé à la nouvelle catégorisation des infractions :

- les comportements qui sont susceptibles de gêner les usagers de la route vulnérables ou de les mettre indirectement en danger ainsi que les comportements qui dégradent la convivialité de l'espace public ;

– gedrag dat de andere weggebruikers rechtstreeks in gevaar brengt, wat overeenstemt met de bestaande zware overtredingen;

– gedrag dat de andere gebruikers rechtstreeks in gevaar brengt en tegelijk een zware fout van de bestuurder is, of dat bijzonder schadelijke gevolgen kan hebben.

Een tweede krachtlijn van het wetsontwerp betreft de bestraffing van de overtredingen. Vele overtredingen van het verkeersreglement zullen niet langer met gevangenisstraf worden bestraft. Voor overtredingen die geen lichamelijke schade met zich brengen of geen zware recidive zijn, is het verkieslijk te opteren voor straffen als het verval van het recht tot sturen of alternatieve straffen; de minister vermeldt in dat verband dat de wet van 17 april 2002, die de werkstraf als autonome straf in correctionele en politiezaken instelt, van toepassing is op de overtredingen van het verkeersreglement.

In de plaats van de vervangende gevangenisstraffen komt eveneens het verval van het recht tot sturen; bovendien zal de rechter krachtens het wetsontwerp onder de minimumgrens van de boete mogen gaan als de overtreder kan bewijzen dat hij zich in een financieel precaire situatie bevindt.

Er wordt ook voorzien in een specifieke strafbaarstelling, als een verkeersongeval dat slagen, verwondingen of de dood tot gevolg heeft, te wijten is aan een gebrek aan vooruitziendheid of voorzorg van de bestuurder. Voorts wordt de duur van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs verlengd.

Tot slot wordt gedrag waarvan het niet coherent lijkt het op strafrechtelijk gebied te behouden, zoals inzake betaald of beperkt parkeren, uit het strafrecht gehaald.

De derde krachtlijn van het wetsontwerp betreft het fonds voor verkeersveiligheid en de overeenkomsten met de politiezones. Dat Fonds zal met name worden gestijfd met de verkeersboetes. Het Fonds moet de politiezones ertoe aanzetten hieraan meer middelen te besteden; tevens moet het leiden tot een grotere bewustwording over het belang van het thema «verkeersveiligheid». De diverse politiezones kunnen pas aanspraak maken op het in dat Fonds opgenomen en te verdelen bedrag, indien zij een overeenkomst hebben gesloten met de minister van Binnenlandse Zaken en met de minister van Mobiliteit en Vervoer. Die overeenkomsten zullen niet alleen betrekking hebben op toezicht of bestraffing, maar ook op preventie en opleiding.

De vierde pijler van het wetsontwerp behelst de verkeersveiligheid op nationaal vlak en de zonale

– les comportements qui mettent directement les autres usagers en danger ; ils correspondent aux actuelles infractions graves ;

– les comportements qui simultanément mettent directement les autres usagers en danger et sont assimilables à une faute lourde du conducteur ou sont susceptibles d'avoir des conséquences particulièrement dommageables.

Un second axe du projet concerne la répression des infractions. De nombreuses infractions au code de la route ne seront plus sanctionnées par une peine de prison. Pour les infractions qui n'entraînent pas de dommages corporels ou ne correspondent pas à des récidives graves, il est préférable de privilégier des sanctions telles que la déchéance du droit de conduire ou des peines alternatives ; la ministre signale à cet égard que la loi du 17 avril 2002 instaurant la peine de travail comme peine autonome en matière correctionnelle et de police est d'application aux infractions au code de la route.

Les peines subsidiaires de prison sont également remplacées par une peine subsidiaire de déchéance du droit de conduire ; le projet permet en outre au juge de descendre en dessous du seuil minimum de l'amende lorsque le contrevenant peut prouver sa situation financière précaire.

Une incrimination spécifique est prévue lorsque les coups, les blessures ou la mort résultent d'un accident de la circulation dû au défaut de prévoyance ou de précaution d'un conducteur. En outre, la durée du retrait immédiat du permis de conduire a été allongée.

Enfin, seront dépenalisés les comportements dont le maintien dans le champ pénal n'apparaît pas cohérent, comme par exemple en matière de stationnement payant ou à durée limitée.

Le troisième axe du projet concerne le Fonds de la sécurité routière et les conventions avec les zones de police. Ce Fonds sera alimenté notamment par les amendes en matière de circulation routière. Ce Fonds vise à encourager les zones de police à investir davantage de moyens dans cette matière, mais également à susciter une prise de conscience de l'importance de la sécurité routière. Le montant du Fonds ne sera réparti dans les zones de police qu'à la condition que celles-ci concluent une convention avec le ministre de l'Intérieur et avec le ministre de la Mobilité et des Transports ; ces conventions ne viseront pas seulement la surveillance ou la sanction, mais également la prévention et la formation.

Le quatrième axe du projet vise l'aspect sécurité routière du plan national et les plans zonaux de sécurité. Le

veiligheidsplannen. De minister van Mobiliteit en Vervoer zal systematisch worden geraadpleegd bij de opmaak van het nationale veiligheidsplan, wat de aangelegenheden betreft die tot haar bevoegdheden behoren. De minister van Binnenlandse Zaken zal eveneens worden gemachtigd dwingende richtlijnen uit te vaardigen ten aanzien van de politiezones.

Het wetsontwerp voorziet in een reeks maatregelen ter verbetering van de inning van de geldboetes, met name door middel van een bevel tot betaling; de rechterlijke macht zal blijven toezien op het goede verloop van die procedure. Voorts zijn er nog de overtredingen die via onbemande systemen worden vastgesteld en waarbij de controle door de politie samengaat met het gebruik van gehomologeerde technische middelen die betwisting van de overtreding nagenoeg uitsluiten: in dat verband zal de inning van de geldboetes worden bespoedigd door middel van een betalingsopdracht die de procureur des Konings de overtreder toestuurt. De betalingsopdracht vermeldt het verschuldigde bedrag, dat de overtreder zal moeten betalen vóór elke betwisting.

De aanvullende verkeersvoorschriften vormen de vijfde pijler van het wetsontwerp. De gemeentelijke overheid kan bijzondere voorschriften uitvaardigen, rekening houdend met lokale omstandigheden die de verkeersveiligheid in het gedrang kunnen brengen; om terzake het optreden door de gemeente doeltreffender te maken, zullen die aanvullende voorschriften niet langer vooraf ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de minister die bevoegd is voor het wegverkeer. Voortaan zullen evenwel de gewesten *a posteriori* het administratief toezicht uitoefenen.

De zesde pijler van het wetsontwerp heeft betrekking op de rij-opleiding. Er is werk gemaakt van een hervorming van de criteria voor de erkenning van de rij scholen. De bedoeling van die hervorming is een einde te maken aan het oligopolie dat in de sector heerst, alsook te zorgen voor meer transparantie en een doeltreffender toezicht. Tevens stelt de regering een bepaling voor die haar een wettelijke grond biedt om de vervolmakingscentra, waar jonge chauffeurs stap voor stap wordt geleerd aan het verkeer deel te nemen, te reglementeren.

II. — ALGEMENE BESPREKING VAN HET WETSONTWERP EN DE TOEGEVOEGDE WETSVOORSTELLEN

De heer Jos Ansoms (CD&V) vindt dat van de indiening van het wetsontwerp gebruik moet worden gemaakt om inzake verkeersveiligheid een belangrijke

ministre de la Mobilité et des Transports sera systématiquement consulté lors de la confection du plan national de sécurité quant aux matières qui relèvent de sa compétence. Le ministre de l'Intérieur sera également habilité à rédiger des directives contraignantes à l'attention des zones de police.

Le projet prévoit une série de mesures afin d'améliorer le recouvrement des amendes notamment par le recours à l'ordre de paiement ; la gestion de cette procédure restera confiée au pouvoir judiciaire. En ce qui concerne les infractions constatées de manière automatisée, qui allient à la fois le contrôle policier et la mise en œuvre de moyens techniques homologués qui rendent l'infraction difficilement contestable, une perception accélérée par ordre de paiement sera adressée par le Procureur du Roi au contrevenant. L'ordre de paiement mentionnera le montant à payer, que le contrevenant devra acquitter avant toute contestation.

Les règlements complémentaires de circulation routière constituent le cinquième axe du projet. Les autorités communales peuvent édicter des règles particulières tenant compte de circonstances locales susceptibles d'entraver la sécurité routière ; pour accroître l'efficacité de l'intervention communale en la matière, ces règlements complémentaires ne devront plus être soumis à une tutelle d'approbation préalable par le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions. Une tutelle administrative *a posteriori* sera toutefois exercée par les Régions.

Un sixième axe du projet vise la formation à la conduite. Une réforme des critères d'agrément des auto-écoles a été mise en œuvre, en vue de mettre fin à la situation d'oligopole dans ce secteur, d'accroître la transparence et de permettre un contrôle plus efficace. Le gouvernement propose également une disposition qui lui donnera la base légale en vue de réglementer les centres de perfectionnement à la conduite, afin de permettre aux nouveaux conducteurs de s'insérer progressivement à la circulation.

II.— DISCUSSION GÉNÉRALE DU PROJET DE LOI ET DES PROPOSITIONS DE LOI JOINTES

M. Jos Ansoms (CD&V) estime qu'il faut profiter du dépôt du projet de loi pour réaliser une percée importante en matière de sécurité routière. Il annonce qu'il

doorbraak te verwezenlijken. Hij zal verschillende amendementen indienen die zijns inziens tot een verbetering van de tekst van het ontwerp kunnen leiden. Hij hoopt dat de leden van de meerderheid voldoende openheid aan de dag leggen en zich bereid tonen om de amendementen grondig te onderzoeken.

In zijn uiteenzetting wil de spreker op drie punten dieper ingaan:

1) De doelstellingen van het beleid inzake verkeersveiligheid moeten duidelijk zijn: het aantal doden en zwaargewonden ten gevolge van verkeersongevallen moet op korte termijn in belangrijke mate dalen. Die doelstelling is in het ontwerp niet steeds duidelijk, weinig ambitieus en moeilijk controleerbaar.

2) Onmiskenbaar bevat het voorliggende ontwerp positieve hervormingen. Zo onderschrijft de spreker de nieuwe categorisering van verkeersmisdrijven en de optie om niet-financiële straffen in te voeren.

3) Belangrijke bijstellingen aan het ontwerp zijn nochtans noodzakelijk, in het bijzonder m.b.t. de ontworpen regeling voor de administratieve afhandeling.

De stelling dat vóór de huidige regeerperiode geen stappen in de goede richting werden gezet, is onjuist. Toen Jean-Luc Dehaene minister van Verkeer was werden belangrijke maatregelen genomen: de invoering van de 0,5-promillegrens voor alcohol in het verkeer, de verlaging van de maximumsnelheid in de bebouwde kom tot 50 km per uur, de introductie van de zone-30, maatregelen tot bescherming van fietsers en voetgangers. Dit beleid heeft geleid tot een vermindering van het aantal doden en zwaargewonden met 37,7 % in de jaren '90, wat niet belet dat de vooruitgang toch nog onvoldoende sterk was.

Het ontwerp bevat terecht enkele precieze doelstellingen: in 2005 moet het aantal doden en zwaargewonden op de weg met een derde gedaald zijn, in 2010 met de helft. Door een gebrek aan betrouwbaar feitenmateriaal is het echter niet duidelijk hoe de mate waarin die richtcijfers bereikt worden, kan geëvalueerd worden. Een negatief (tijdelijk) gevolg van de politiehervorming is immers de verminderde kwaliteit van het statistisch materiaal, waardoor het Parlement niet of nauwelijks in staat zal zijn om de evolutie van het aantal slachtoffers in te schatten. Hoe wil de regering een betere registratie van het aantal feiten verwezenlijken ?

De Nederlandse overheid registreert beter: zij kent het precieze aantal verkeersdoden en past voor de categorie van de zwaargewonden terecht, omwille van de veronderstelde onderrapportering, de

présentera plusieurs amendements qui permettront, à son avis, d'améliorer le texte de la loi en projet. Il espère que les membres de la majorité feront preuve d'une ouverture d'esprit suffisante et seront disposés à examiner sérieusement les amendements.

Dans son exposé, l'intervenant tient à aborder trois points d'une manière plus détaillée :

1) Les objectifs de la politique de sécurité routière doivent être définis clairement : le nombre de morts et de blessés graves par suite d'accidents de la route doit diminuer sensiblement à court terme. Cet objectif n'est pas toujours clairement défini dans le projet, il est peu ambitieux et difficile à contrôler.

2) Le projet de loi à l'examen prévoit incontestablement de mettre en œuvre des réformes positives. C'est ainsi que l'intervenant souscrit à la nouvelle catégorisation des infractions et à l'option en faveur de l'instauration de peines non financières.

3) Des modifications importantes doivent néanmoins être apportées au projet, notamment en ce qui concerne les mesures envisagées pour le traitement administratif.

Il est inexact d'affirmer que l'on n'a fait aucun pas dans la bonne direction avant la présente législature. Lorsque M. Jean-Luc Dehaene était ministre des Communications, des mesures importantes ont été prises: l'instauration du taux limite d'imprégnation alcoolique de 0,5 pour mille, la réduction de la vitesse maximale autorisée en agglomération à 50 km à l'heure, l'instauration de la zone 30 et des mesures visant à protéger les cyclistes et les piétons. Même si cette politique a permis de réduire de 37,7 % le nombre de morts et de blessés graves dans les années nonante, il n'empêche que les progrès réalisés sont encore insuffisants.

C'est à juste titre que le projet poursuit quelques objectifs précis: le nombre de morts et de blessés graves sur nos routes devra avoir diminué d'un tiers en 2005, et de moitié en 2010. Faute de données factuelles fiables, on ne sait toutefois pas clairement de quelle manière on pourrait évaluer la mesure dans laquelle ces objectifs chiffrés sont atteints. La réforme des polices a effet une conséquence (temporaire) néfaste : elle porte atteinte à la qualité des statistiques, de sorte que le parlement ne sera pas ou pratiquement pas en mesure d'estimer l'évolution du nombre de victimes. Comment le gouvernement entend-il améliorer le recensement des faits ?

Les recensements effectués par les autorités néerlandaises sont plus conformes à la réalité : elles connaissent le nombre précis de tués sur les routes et c'est à juste titre qu'elles appliquent, pour la catégorie des

vermenigvuldigingsfactor 1,6 toe op het officieel aangegeven aantal. Nederland staat overigens inzake verkeersveiligheid veel verder dan België: als de Belgische regering in 2010 de vooropgestelde doelstellingen bereikt, komt ons land nog maar uit op het huidige slachtofferaantal in Nederland, waar overigens hard gewerkt wordt aan een verdere terugdringing van het aantal ernstige ongevallen.

De spreker betwijfelt of het voorliggende wetsontwerp het meest geschikte vehikel is om de beoogde doelstellingen te bereiken. Er blijven immers vele knelpunten bestaan.

De verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid ligt niet uitsluitend bij het federale beleidsniveau. Drie factoren determineren immers de veiligheid op de weg: het menselijke gedrag, de infrastructuur (een bevoegdheid van de gewesten) en de kenmerken van het voertuig (hoofdzakelijk een bevoegdheid van de Europese Unie). Een coherent en efficiënt veiligheidsbeleid moet met de drie factoren rekening houden.

De autoconstructeurs hebben hard gewerkt aan de veiligheid van voertuigen, ten gevolge waarvan deze factor niet meer het grootste veiligheidsprobleem oplevert. Maatregelen m.b.t. het voertuig kunnen vermoedelijk niet meer dan 10 à 14 % veiligheidswinst opleveren. Sommige voorstellen, zoals de verplichting om een snelheidsbegrenzer in de wagen te laten installeren, zijn niet onbelangrijk, maar kunnen geen oplossing aanreiken voor de essentie van het veiligheidsprobleem. Uit specifieke dossiers, zoals dat van de dodehoekspiegel, blijkt nog wel de traagheid van de Europese instellingen, die vaak tot onaanvaardbaar tijdverlies leidt. Bovendien heeft de verbeterde veiligheid van de voertuigen repercussies op de menselijke factor. Wie met een zeer veilige wagen rijdt, kan immers de neiging vertonen om meer risico's te nemen; vooral om die reden werden onder meer in Duitsland de verzekeringsvoordelen voor voertuigen met een ABS-systeem afgeschaft.

De infrastructuur van de weg is wel een essentieel instrument voor de verhoging van de verkeersveiligheid. In het Nederlandse verkeersveiligheidsplan wordt ervan uitgegaan dat een vermindering van het aantal ongevallen voor 51 % en op termijn zelfs voor 70 % zal gedetermineerd worden door een betere infrastructuurbeveiliging, die in onze rijke regio vooralsnog ondermaats is. De Vlaamse regering spreekt steeds over de verant-

blessés graves, le facteur de multiplication 1,6 au nombre déclaré officiellement, étant donné qu'elles présument que ce nombre est sous-évalué. Les Pays-Bas sont d'ailleurs beaucoup plus avancés que la Belgique en matière de sécurité routière: si le gouvernement belge atteint les objectifs fixés en 2010, notre pays fera à peine aussi bien, en ce qui concerne le nombre de victimes, que les Pays-Bas aujourd'hui, où, du reste, l'on s'emploie énergiquement à réduire davantage le nombre d'accidents graves.

L'intervenant doute que le projet de loi à l'examen soit le meilleur moyen d'atteindre les objectifs visés. En effet, un grand nombre de problèmes subsistent.

La responsabilité en matière de sécurité routière n'incombe pas exclusivement au pouvoir fédéral. En effet, trois facteurs déterminent la sécurité routière : le comportement humain, l'infrastructure (compétence des régions) et les caractéristiques du véhicule (compétence essentiellement de l'Union européenne). Si l'on veut que la politique en matière de sécurité soit efficace et cohérente, il convient de tenir compte de ces trois facteurs.

Les constructeurs automobiles ont déployé de nombreux efforts pour améliorer la sécurité des véhicules. Par voie de conséquence, ce facteur ne constitue plus le problème majeur en matière de sécurité routière. De nouvelles mesures visant à améliorer la sécurité des véhicules permettraient de réduire le nombre d'accidents de 10 à 15 % tout au plus. Certaines propositions, telles que l'obligation d'équiper le véhicule d'un limiteur de vitesse, ne sont pas insignifiantes, mais elles n'apportent pas de solution à l'essence même du problème de la sécurité. Tel qu'il ressort de certains dossiers, comme celui du rétroviseur anti-angle mort, les institutions européennes sont encore trop lentes, ce qui aboutit souvent à une perte de temps inadmissible. En outre, l'amélioration de la sécurité des véhicules a des répercussions sur le facteur humain. En effet, le conducteur qui possède un véhicule offrant une grande sécurité est peut être enclin à prendre plus de risques ; c'est une des raisons principales pour lesquelles les avantages afférents à l'assurance de véhicules dotés d'un système ABS ont notamment été supprimés en Allemagne.

L'infrastructure routière est effectivement un instrument essentiel en vue d'accroître la sécurité routière. Le plan de sécurité routière néerlandais part du principe qu'une diminution du nombre d'accidents dépendra à 51%, voire, à terme, à 70%, d'une meilleure sécurisation de l'infrastructure, laquelle est encore à l'heure actuelle, dans notre région prospère, relativement médiocre. Le gouvernement flamand évoque toujours la responsabilité de

woordelijkheid van de federale overheid inzake verkeersveiligheid, maar neemt onvoldoende initiatieven in haar eigen bevoegdheidsdomeinen, wellicht omdat ze het belang van de factor infrastructuur onderschat. De gewesten hebben dan wel de doelstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid van de federale overheid aangevaard, maar de resultaten van hun beleid blijven voor de federale overheid onzeker; de minister heeft dus onvoldoende instrumenten om een drastische vermindering van het aantal ongevallen daadwerkelijk af te dwingen.

De federale overheid heeft de belangrijkste verantwoordelijkheid wat de beïnvloeding van de menselijke factor in de problematiek van de verkeersveiligheid betreft.

Terwijl de 18- tot 25-jarigen slechts 11 % van de bestuurders uitmaken, vertegenwoordigen zij 25 % van de doden en zwaargewonden. Daarom is een hervorming van de rijopleiding noodzakelijk:

1) De huidige rijopleiding dient de eerste fase van de nieuwe opleiding te worden. Tijdens die eerste fase moeten beperkingen gelden, bijvoorbeeld m.b.t. 's nachts of met teveel passagiers in de wagen rijden.

2) Na de proefperiode en het examen waarmee de eerste fase afgesloten wordt, is een bijkomende verplichte opleiding, met name een cursus defensief rijden, aangewezen.

De kostprijs van de verlengde rijopleiding mag om sociale redenen niet te hoog liggen. Daarom moet de overheid de volgende maatregelen in overweging nemen: de invoering van de fiscale aftrekbaarheid van uitgaven voor de rijopleiding, de toepassing van het verlaagde BTW-tarief van 6 % of de oplegging van maximumtarieven aan de sector. De fiscale optie is wellicht de minst efficiënte methode omdat personen met weinig eigen middelen erdoor benadeeld worden. Volgens de spreker moet de evolutie van de kostprijs van de rijopleiding reeds zijn voor Het Parlement over de het wetsontwerp stemt.

Sensibilisering door allerlei acties (bijvoorbeeld vanuit het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) blijft een nuttig instrument om de menselijke factor te beïnvloeden, maar daarnaast is vooral verkeershandhaving essentieel. Wat is nodig voor een verbeterde handhaving?

– De pakkans moet verhoogd worden. De vraag of op gewestwegen de maximumsnelheid 70 of 90 km per uur

l'authorité fédérale en matière de sécurité routière, mais ne prend pas suffisamment d'initiatives dans ses propres domaines de compétence, et ce, probablement parce qu'il sous-estime l'importance du facteur infrastructure. Si les régions ont effectivement approuvé les objectifs de la politique fédérale en matière de sécurité routière, les résultats de leur politique en ce domaine restent hypothétiques pour l'autorité fédérale; le ministre ne dispose donc pas de suffisamment d'instruments pour diminuer effectivement de manière drastique le nombre d'accidents de la route.

C'est l'autorité fédérale qui a la plus grande responsabilité pour ce qui est d'agir sur le facteur humain dans le cadre de la problématique de la sécurité routière.

Alors qu'ils ne représentent que 11% de l'ensemble des conducteurs, les 18-25 ans interviennent pour 25% dans le nombre des morts et des blessés graves. C'est pourquoi une réforme de la formation à la conduite s'impose :

1) La formation actuelle à la conduite doit devenir la première phase du nouveau système de formation. Il convient d'appliquer certaines limitations au cours de cette première phase, limitations ayant trait, par exemple, à la conduite de nuit ou au nombre de passagers transportés ;

2) après la période d'essai et l'examen sanctionnant la réussite de la première phase, il est indiqué de prévoir une formation complémentaire obligatoire, et en particulier un cours de conduite défensive.

Pour des raisons d'ordre social, le coût du perfectionnement à la conduite ne peut être trop élevé. Les autorités doivent dès lors envisager les mesures suivantes : l'instauration de la déductibilité fiscale des dépenses engagées pour la formation à la conduite, l'application du taux de TVA réduit à 6% ou l'obligation pour le secteur de respecter des tarifs maximums. L'option fiscale est probablement la moins efficace, dès lors qu'elle défavorise les personnes ne disposant que de moyens modestes. L'intervenant estime que l'évolution du coût de la formation à la conduite doit être ... avant que le parlement ne vote sur le projet de loi.

Si la sensibilisation par le biais d'actions diverses (initiées, par exemple, par l'Institut belge pour la sécurité routière) s'avère toujours utile pour influencer sur le facteur humain, la répression des infractions routières n'en est pas moins essentielle. Comment concevoir une meilleure application des mesures de répression ?

– Il faut augmenter le risque pour les conducteurs d'être verbalisés. La question de savoir si la vitesse

moet bedragen, is weinig belangrijk indien het risico op controle zeer klein is of wanneer de tolerantie voor snelheidsovertredingen te hoog ligt. Bovendien werd de maximumsnelheid op gevaarlijke gedeelten van gewestwegen reeds op 70 km per uur gebracht.

– De handhaving moet planmatig en consequent verlopen. De doelstelling mag er niet in bestaan zoveel mogelijk overtredingen vast te stellen; de controle moet daarentegen gericht zijn op een gedragswijziging, vooral op gevaarlijke plaatsen (« zwarte punten ») en tijdstippen. Momenteel ontbreekt de kennis voor dergelijke planmatige aanpak.

– De communicatie met de bevolking over de handhaving moet helder zijn.

– Elke vastgestelde overtreding moet bestraft worden en de sanctie moet snel opgelegd worden. Op dit punt schiet het ontwerp tekort. Een snelle, correcte en zekere verwerking vereist de invoering van een administratieve afhandeling. De wetgever doet er goed aan te kiezen voor een echte administratieve afhandeling van sommige misdrijven en niet voor de onechte variant ervan, die in het ontwerp figureert. De materiële vaststelling van bepaalde misdrijven mag niet vatbaar te zijn voor betwisting. Vermits de eerste minister reeds een wetsontwerp heeft aangekondigd waarin de administratieve afhandeling ten gronde wordt geregeld, lijkt het aangegeven om deze hervorming reeds ter gelegenheid van de bespreking van het voorliggende ontwerp door te voeren. De spreker vindt wel dat zware overtredingen die normaliter onder de administratieve afhandeling ressorteren ook nog voor de rechterlijke macht moeten kunnen vervolgd worden; in de optiek van artikel 31 van het ontwerp lijkt dat niet altijd meer het geval te zijn, bijvoorbeeld bij de vaststelling van een zware snelheidsovertreding in de bebouwde kom door een onbemande camera.

– De wetgeving m.b.t. de onbemande camera's is goed, maar de K.B.'s tot uitvoering ervan geven een zeer beperkende interpretatie van de wet. Waarom mogen de camera's enkel snelheidsovertredingen en het negeren van stoplichten registreren? De introductie van de mogelijkheid om andere types van verkeersmisdrijven te registreren, dringt zich op. Waarom worden in België verouderde camera's gebruikt? Ook speedcamera's, digitale camera's en andere moderne apparaten moeten in het handhavingbeleid kunnen gebruikt worden.

maximale autorisée sur les voies régionales doit être fixée à 70 ou à 90 km à l'heure ne présente guère d'intérêt si le risque de contrôle est très faible ou si la marge de tolérance appliquée en cas d'excès de vitesse est trop large. La vitesse maximale autorisée a en outre déjà été ramenée à 70 km à l'heure sur les portions dangereuses des voies régionales.

– Les mesures de répression doivent être appliquées de façon méthodique et conséquente. L'objectif ne peut être de constater un maximum d'infractions; le contrôle doit, au contraire, viser à changer les comportements, en particulier dans les endroits dangereux (« points noirs ») et aux moments où les risques sont plus élevés. On ne dispose pas actuellement des connaissances nécessaires pour mettre en œuvre une telle approche méthodique.

– Il faut informer clairement la population sur les mesures de répression.

– Toute infraction constatée doit être sanctionnée et la sanction doit être infligée rapidement. Sur ce point, le projet ne donne pas satisfaction. Un traitement rapide, correct et sûr nécessite l'instauration d'une procédure de traitement administratif. Le législateur ferait mieux d'opter pour un véritable traitement administratif de certaines infractions plutôt que pour la pseudo-variante proposée par le projet. La constatation matérielle de certaines infractions ne peut pas être susceptible de contestation. Puisque le premier ministre a déjà annoncé un projet de loi réglant le traitement administratif sur le fond, il semble indiqué de procéder déjà à cette réforme à l'occasion de la discussion du projet à l'examen. L'intervenant estime cependant que les infractions graves qui relèvent normalement du traitement administratif doivent également pouvoir être poursuivies devant les tribunaux; cela ne semble pas toujours être le cas dans l'optique de l'article 31 du projet, par exemple, lorsqu'une caméra automatique constate une infraction grave à la limitation de vitesse dans une agglomération.

– La législation relative aux caméras automatiques est correcte, mais ses arrêtés royaux d'exécution en donnent une interprétation très restrictive. Pourquoi les caméras automatiques ne peuvent-elles enregistrer que les excès de vitesse et le non-respect des feux de signalisation? Il y a lieu d'introduire la possibilité d'enregistrer d'autres types d'infractions routières. Pourquoi utilise-t-on en Belgique des caméras dépassées? Il faudrait prévoir également l'utilisation de « speed cameras », d'appareils photos numériques et d'autres systèmes modernes dans le cadre de la politique de répression routière.

– Controles door onbemande camera's mogen bemande controles niet vervangen: controles door agenten blijven ook nodig. De minister kondigt een verhoging van het aantal bemande controles met 10 % aan; in het licht van de actuele pakkans, die in België tot nu toe zeer laag is, is deze intentie niet voldoende ambitieus. De ongeveer 1000 personen die in de provinciale verkeerseenheden werkzaam zijn, worden momenteel onvoldoende ingezet voor verkeershandhaving; in Nederland, waar het handhavingbeleid in belangrijke mate wordt aangestuurd vanuit het Parlement, worden 700 personen uitsluitend ingezet voor verkeerscontrole. In België zullen de provinciale eenheden geen controles meer mogen uitvoeren op gewestwegen, terwijl de lokale korpsen, die de uitsluitende bevoegdheid voor controle op de gewestwegen krijgen, vaak te klein zijn. De federale overheid zou er goed aan doen de lokale politiezones financieel te steunen, bijvoorbeeld door de toekenning van (een gedeelte van) de geïnde boetes aan die politiezones.

– Wanneer zal de voor 2002 aangekondigde uitbreiding van het personeelskader van de dienst voor Metrologie worden uitgevoerd ?

– In 5 jaar tijd is het aantal verkeersdoden op de snelwegen met 2,9 % gestegen. Het voorstel van de VLD om de maximumsnelheid op snelwegen 's nachts op 150 km per uur te brengen, draagt daarom niet zijn goedkeuring weg. Het toezicht op de naleving van het verkeersreglement op de snelwegen dient bovendien te worden versterkt.

– De spreker gaat niet akkoord met een algemene verhoging van de minimumbedragen van de boetes voor verkeersmisdrijven omdat het maatschappelijk draagvlak voor dergelijke maatregel onvoldoende groot is en omdat de impact ervan op het gedrag van bestuurders niet groot zal zijn. Minder kapitaalkrachtige overtreeders kunnen door de verhoging bovendien in moeilijkheden geraken, in het bijzonder omdat de mogelijkheid voor rechters om bij de bepaling van de strafmaat rekening te houden met de sociale situatie van de betrokkene onvoldoende uitgewerkt is: hoe krijgt de rechter zicht op het inkomen van de persoon die voor hem verschijnt ? De minimumbedragen van de boetes in ons land behoren overigens reeds tot de hoogste van Europa, terwijl de actuele «vork» tussen minimum- en reeds voldoende beoordelingsmarge aan de rechters geeft. De methode van de voorgestelde verhoging van de boetes is bedenkelijk: in een wetsontwerp over verkeersveiligheid wordt plots een verhoging van de opdecimen van 40 naar 45 op de penale boeten ingevoerd (art. 36), wat op legistiek

– Les contrôles par des caméras automatiques ne peuvent remplacer les contrôles effectués par des agents: ce dernier type de contrôle demeure également nécessaire. Le ministre annonce une augmentation de 10 % du nombre de contrôles par agents ; vu le risque actuel d'être verbalisé, qui est jusqu'à présent très bas en Belgique, cette intention n'est pas suffisamment ambitieuse. Il n'est actuellement pas suffisamment fait appel aux quelque 1000 agents affectés aux unités provinciales de circulation pour contrôler le respect des règles de la circulation routière; aux Pays-Bas, où la politique en matière de répression des infractions est en une large mesure pilotée par le parlement, 700 personnes sont affectées exclusivement aux contrôles routiers. En Belgique, les unités provinciales ne pourront plus effectuer de contrôles sur les voies régionales, tandis que les corps locaux, qui se voient attribuer l'exclusivité des contrôles sur ces voies, ont souvent un effectif insuffisant. L'autorité fédérale serait bien inspirée de soutenir les zones de police locales, en attribuant par exemple le produit des amendes perçues (ou une partie de ce produit) à ces zones.

– Quand le cadre du personnel du service de Metrologie sera-t-il étoffé comme annoncé ?

– En cinq ans, le nombre de personnes ayant trouvé la mort sur les autoroutes a augmenté de 2,9 %. L'intervenant ne peut dès lors pas se rallier à la proposition du VLD de porter à 150 km/h la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes la nuit. En outre, le contrôle du respect du Code de la route sur les autoroutes doit être renforcé.

– L'intervenant n'approuve pas l'augmentation générale des montants minimaux des amendes relatives aux infractions de roulage dès lors que les partisans de cette mesure ne sont assez nombreux dans notre société et que la mesure précitée n'aura pas un impact majeur sur le comportement des conducteurs. De plus, les contrevenants les moins fortunés risquent ainsi d'être mis en difficulté, et ce, notamment, dès lors que la possibilité, pour le juge, de tenir compte de la situation sociale des intéressés lors de la fixation des peines n'a pas été étudiée de manière satisfaisante : comment le juge peut-il connaître le revenu des personnes comparaisant devant lui ? Du reste, les montants minimaux des amendes prévues dans notre pays sont déjà parmi les plus élevés d'Europe, et ce, alors que la «fourchette» actuelle entre montants minimaux et maximaux confère déjà au juge une marge d'appréciation suffisante. La méthode proposée pour augmenter les amendes est, en outre, plutôt douteuse : voilà que tout à coup, dans un projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécu-

vlak een verwerpelijke techniek is. Waarom zou de Raad van State over dit artikel overigens geen advies uitgebracht hebben ?

De heer Ansoms besluit dat het voorliggende wetsontwerp te weinig wijzigingen aanbrengt, zowel inzake regelgeving als inzake middelen. Hij verklaart zich wel akkoord met een verruiming van de niet-financiële sancties (in het bijzonder de verlenging van de minimale duur van een rijverbod en de invoering van de oplegging van een voertuig als beveiligingsmaatregel). Ook de introductie van vier categorieën van verkeersovertredingen beoordeelt hij positief; wel moet het Parlement waakzaam zijn en het ontwerp pas aannemen indien duidelijk is welke overtredingen onder welke categorie zullen ressorteren.

Het Parlement kan best van de bespreking van het ontwerp gebruik maken om te beslissen tot zoveel mogelijk nuttige maatregelen; zo wordt vermeden dat nuttige hervormingen op de lange baan worden geschoven. In het bijzonder bepleit de spreker volgende twee praktische hervormingen:

- Elk voertuig dat bij een ongeval betrokken is, dient op de aanwezigheid van een (verboden) radarverklikker te worden gecontroleerd.

- Door «chip tuning» dient men praktijken van de verhoging van het prestatievermogen van motors («opfokken») tegen te gaan.

De spreker verwijst ten slotte naar bijlage 2 bij het verslag, waarin zich het door hem verzamelde statistisch materiaal bevindt.

De heer Thierry Giet (PS) stelt vast dat artikel 42 van het wetsontwerp dezelfde doelstelling heeft als zijn - aan de commissie voor de Justitie gezonden - wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimen op de strafrechtelijke geldboeten, alsook van het Wetboek van strafvordering, teneinde een regeling in te stellen waarbij de geldboeten in verhouding staan tot de inkomsten van de veroordeelde (DOC 50 0845).

De bespreking van zijn wetsvoorstel tot wijziging, wat het rijden in tegengestelde richting op de autosnelweg betreft, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (DOC 50 0844) werd door de commissie voor de Infrastructuur,

rité routière, on fait passer les centimes additionnels de 40 à 45 pour les amendes pénales (art. 36) alors que ce procédé est inacceptable sur le plan légistique ! Pourquoi le Conseil d'État n'a-t-il d'ailleurs formulé aucune observation au sujet de cet article dans son avis ?

M. Ansoms conclut en indiquant que le projet de loi à l'examen ne prévoit pas assez de modifications, tant en ce qui concerne la réglementation qu'en termes de moyens. Il se dit toutefois d'accord pour alourdir les sanctions non financières (il s'agit notamment de l'allongement de la durée minimale de l'interdiction de conduite et de la mesure de sécurité consistant à immobiliser un véhicule). S'il voit également d'un bon œil la création de quatre catégories d'infractions de roulage, il estime par ailleurs que le Parlement doit se montrer vigilant à cet égard, et qu'il ne pourra adopter le projet en question que lorsqu'il aura été clairement établi de quelle catégorie relève chaque infraction concernée.

Le Parlement gagnerait en outre à s'appuyer sur la discussion du projet pour prendre autant de mesures utiles. Il éviterait ainsi de remettre aux calendes grecques des réformes nécessaires. L'intervenant plaide notamment en faveur des deux réformes pratiques suivantes :

- La présence d'un détecteur de radar (interdit) devrait être contrôlée dans tout véhicule impliqué dans un accident.

- Il conviendrait de lutter, grâce au «chip tuning» (réglage électronique), contre la pratique consistant à augmenter («gonfler») les performances des moteurs.

Enfin, l'intervenant renvoie à l'annexe 2 du rapport, qui contient les données statistiques qu'il recueillies.

M. Thierry Giet (PS) constate que l'article 42 du projet rencontre les objectifs de sa proposition de loi modifiant la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales et le Code d'instruction criminelle en vue d'instaurer un système d'amendes proportionnelles aux revenus des condamnés (doc. 50 485), renvoyée à la commission de la Justice.

La discussion de sa proposition modifiant, en ce qui concerne la circulation en contresens sur autoroute, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière (doc. 50 0844), a été suspendue par la commission de l'infrastructure en attendant le projet à l'examen. Bien

het Verkeer en de Overheidsbedrijven opgeschort, in afwachting van het ter bespreking voorliggende wetsontwerp. Hoewel artikel 6 van dit wetsontwerp een nieuwe indeling van de zware overtredingen behelst en in de memorie van toelichting wordt aangekondigd dat het rijden tegen de rijrichting in een overtreding van de derde graad wordt, wenst de spreker dat de commissie ook over zijn wetsvoorstel stemt.

Het wetsvoorstel tot aanvulling van artikel 12 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (DOC 50 1695) heeft betrekking op de al dan niet gemotoriseerde tweewielers die in de file staande auto's inhalen en in gevaar komen wanneer die voertuigen bijvoorbeeld van rijvak veranderen. De rechtspraak lijkt te bevestigen dat die tweewielers voorrang hebben, aangezien hun manoeuvre voorafgaat aan de rijvakverandering van de betrokken auto. Met zijn wetsvoorstel beoogt de indiener de tweewielers ondubbelzinnig voorrang te geven op de andere voertuigen.

De heer Daan Schalck (SP.A) wenst dieper in te gaan op het ter bespreking voorliggende wetsontwerp dan op de wetsvoorstellen waarvan hij de indiener of medeindiener is. Het wetsontwerp is ruimschoots gebaseerd op de toegevoegde wetsvoorstellen. Hij hoopt dan ook dat de bespreking niet verzandt in gekibbel tussen meerderheid en minderheid, maar duidelijk zal draaien rond de doelstelling die alle Belgen zouden moeten nastreven: het aantal verkeersslachtoffers met de helft terugdringen.

Hij onderstreept de noodzaak dat instanties op alle niveaus, rekening houdend met hun respectieve bevoegdheden, meewerken aan de verwezenlijking van die gemeenschappelijke doelstelling - hij denkt hierbij in het bijzonder aan het gemeentelijke niveau. In dat verband haalt de spreker het voorbeeld aan van Gent, Hasselt en Mechelen, waar het aantal verkeersslachtoffers spectaculair is gedaald dankzij de gezamenlijke inspanningen van de burgemeester en de lokale politie.

Wat de administratieve afhandelingen van de geldboetes betreft, is hij ingenomen met de vooruitgang die het ter bespreking voorliggende wetsontwerp inhoudt. Door de administratieve afhandeling van die boetes moet de inning sneller verlopen. Het daarmee gepaard gaande nadeel moet men er maar bijnemen, te weten dat bij een eerste overtreding - ongeacht de ernst ervan - het rijbewijs niet wordt ingetrokken, behalve in uitzonderlijke gevallen. Voor het overige is de spreker van oordeel dat aangezien de parketten werk beginnen maken van een geïnformatiseerde procedure voor de administratieve afhandeling van de boetes, zij op de ingeslagen weg moeten doorgaan. Zulks zal de doeltreffendheid ten goede komen.

que l'article 6 du projet à l'examen propose une nouvelle classification des infractions graves et que l'exposé des motifs annonce le classement de la circulation en contresens parmi les infractions graves du 3^{ème} degré, l'intervenant souhaite que sa proposition fasse l'objet d'un vote par la commission.

La proposition de loi complétant l'article 12 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (doc. 50 1695) vise la situation des véhicules à deux roues, motorisés ou non, qui doivent remonter une file de véhicules et se trouvent en situation de danger lorsque par exemple ces véhicules changent de bande de circulation. La jurisprudence semble consacrer la priorité du véhicule à deux roues, étant donné l'antériorité de sa manoeuvre par rapport au véhicule qui change de bande de circulation. La proposition de l'intervenant vise à accorder clairement la priorité aux véhicules à deux roues.

M. Daan Schalck (SP-A) souhaite intervenir davantage au sujet du projet à l'examen qu'au sujet des propositions dont il est l'auteur ou le co-auteur. Le projet puise nombre d'idées formulées dans les propositions jointes. Il espère dès lors que le débat reflètera l'objectif, qui devrait être celui de tous les Belges, de diminuer de moitié le nombre des victimes de la route et évitera les pièges d'un débat majorité contre opposition.

Il souligne la nécessité de la contribution des institutions à tous les niveaux de pouvoir, chacune dans le domaine de leurs compétences, à cet effort commun, et notamment celle des communes ; l'intervenant cite à cet égard l'exemple de Gand, Hasselt et Malines, où le nombre des victimes de la route a diminué de façon spectaculaire grâce aux efforts conjoints du bourgmestre et de la police locale.

En ce qui concerne le règlement administratif des amendes, il se réjouit du progrès que contient le projet à l'examen. L'objectif du règlement administratif des amendes est d'accélérer la perception des amendes ; il faut donc en accepter les conséquences à savoir qu'à l'occasion d'une première infraction, quelle qu'en soit la gravité, il n'y aura pas de retrait du permis de conduire, sauf dans ces cas exceptionnels. L'intervenant estime par ailleurs que puisque les parquets ont commencé à mettre au point une procédure informatisée de règlement administratif des amendes, il convient, d'un point de vue d'efficacité, qu'ils poursuivent cet effort.

Ter attentie van de heer Ansoms, die het over de wegeninfrastructuur heeft gehad, herinnert de spreker eraan dat de terzake bevoegde gewestminister voor het eerst een lijst van infrastructuurwerken heeft opgesteld met de bedoeling eerst de zogenaamde «zwarte punten» die de enquête aan het licht heeft gebracht weg te werken, in plaats van nieuwe wegen aan te leggen.

Wat de recente discussie over de verhoging van het tarief van de geldboetes betreft, is de spreker van oordeel dat de aan de rechter geboden mogelijkheid om af te wijken van het vastgestelde bedrag, zelfs van het minimumbedrag, teneinde rekening te houden met het inkomen of met de sociale situatie van de overtreder, een vooruitgang is. Hij stemt ook in met de voorgestelde bedragen.

De spreker denkt dat er eensgezindheid bestaat over de noodzaak om de rij-opleiding te verbeteren; terzake verwijst hij naar zijn wetsvoorstel tot invoering van een opleiding defensief rijden in de rij-opleiding (DOC 50 2015). Er is geen eensgezindheid over de wijze waarop dat doel moet worden bereikt en de spreker is het niet eens met het standpunt van de heer Ansoms, onder meer in verband met de mogelijkheid voor de jongeren om tijdens het weekend te rijden. Hij is bovendien geen voorstander van de afschaffing van de mogelijkheid om te leren autorijden door middel van vrije begeleiding.

De spreker attendeert er overigens op dat de heer Ansoms de bedenker is van de ter goedkeuring voorggelegde indeling van de overtredingen; hij erkent de gegrondheid ervan.

De spreker is het eens met de afschaffing van de gevangenisstraf als alternatief voor de geldboete, alsook met de mogelijkheid om te voorzien in langere gevangenisstraffen als bij een verkeersongeval met lichamelijke letsels zware overtredingen werden vastgesteld.

Hij stemt ook in met de afschaffing van het voorafgaand toezicht op de aanvullende gemeentelijke verkeersreglementen.

In verband met de noodzaak om de controles op te voeren, is hij verheugd dat inspanningen worden gedaan inzake de controles op de autosnelwegen, maar hij attendeert op de verantwoordelijkheid van de lokale politie: meer dan 90 % van de verkeersslachtoffers vallen onder hun controle en 27.000 van de 40.000 federale politieagenten werden toegewezen aan de lokale politiezones.

Wat de geautomatiseerde controles betreft, geeft de spreker de er voorkeur aan meer gebruik te maken van

A l'intention de M. Ansoms, qui s'est exprimé au sujet de l'infrastructure routière, l'intervenant rappelle que pour la première fois, le ministre régional en charge de cette matière, a élaboré une liste de travaux d'infrastructure, visant à éliminer par priorité les points noirs révélés par l'enquête, plutôt qu'à créer de nouvelles routes.

Quant à la récente discussion au sujet de l'augmentation du taux des amendes, l'orateur considère que la faculté laissée au juge de s'écarter du montant fixé, même du montant minimum, pour tenir compte des revenus ou de la situation sociale du contrevenant est un progrès et se rallie pour sa part aux montants proposés.

L'orateur pense que l'unanimité est acquise en ce qui concerne la nécessité d'améliorer la formation à la conduite et rappelle sa proposition de loi instaurant un cours de conduite défensive dans le cadre de la formation à la conduite (doc. 50 2015); la façon d'y parvenir ne fait pas l'unanimité et l'intervenant ne partage pas le point de vue de M. Ansoms, notamment en ce qui concerne la faculté pour les jeunes de conduire le WE; il n'est par ailleurs pas favorable à une suppression de la filière libre pour l'apprentissage de la conduite.

La paternité de la classification des infractions soumise à l'approbation revient à M. Ansoms, souligne l'intervenant, qui en reconnaît la pertinence.

L'intervenant salue d'une part la suppression de la peine de prison alternative à l'amende, et d'autre part la possibilité d'alourdir la peine de prison lorsque des infractions graves sont constatées dans le cas d'un accident de la circulation qui a provoqué des dommages corporels.

Il approuve également la suppression de la tutelle préalable pour les règlements complémentaires de circulation routière arrêtés par les communes.

En ce qui concerne la nécessité d'accroître les contrôles, il se réjouit des efforts en matière de contrôles sur les autoroutes mais attire l'attention sur la responsabilité de la police locale: plus de 90 % des victimes de la circulation relèvent de leur contrôle et par ailleurs, 27.000 des 40.000 policiers fédéraux ont été affectés aux zones de police locales.

En ce qui concerne les contrôles automatisés, l'intervenant privilégie une utilisation accrue de l'infrastructure

de in België beschikbare infrastructuur, in plaats van te investeren om de uitrusting aan de passen aan de jongste technologische snufjes.

De spreker is in verband met de snelheidsbeperking tot 90 of 70 km/uur van oordeel dat moet worden gewacht op de resultaten van het overleg dat de vice-eerste minister met de gewesten heeft aangevat.

Er zijn in het kader van dit wetsontwerp andere domeinen waarin regelgevend optreden moet worden voorkomen inzake aangelegenheden waarbij de vigerende bepalingen onvoldoende worden toegepast; dat is onder meer het geval met de in sommige voertuigen geïnstalleerde apparaten die automatische controletoeestellen detecteren. Zulks geldt ook voor de alternatieve straffen: ze bestaan en kunnen worden opgelegd.

Volgens mevrouw Liliane De Cock (*Agalev-Ecolo*) zal het ter bespreking voorliggende wetsontwerp de mogelijkheid bieden vooruitgang te boeken inzake verkeersveiligheid. Ze wijst op de noodzaak van duidelijke regels, die worden toegepast. Ze is in het bijzonder ingenomen met de nieuwe indeling van de overtredingen, het verband dat wordt gelegd tussen de straf en de ernst van de overtreding, de aansporing om alternatieve straffen op te leggen en de sociale correcties waarin de rechter zal kunnen voorzien op het stuk van het bedrag van de geldboetes.

Gelet op het belang dat haar partij aan de preventieve maatregelen hecht, is ze opgetogen over de oprichting van een fonds voor de verkeersveiligheid, dat de zelfstandigheid van de politiezones en van de gemeenten vergroot.

Wat de hervorming van de rij-opleiding betreft, legt de spreker de nadruk op de noodzaak ervoor te zorgen dat de kosten voor de opleidingen die zouden worden opgelegd niet te hoog oplopen. Net als de vorige spreker verzoekt ze niet te vervallen in simplistische en ongenueerde uitspraken over de jongeren. Zij zijn niet noodzakelijk onverantwoordelijke bestuurders.

De heer François Bellot (*MR*) geeft aan dat hij met de heer Bacquelaine een wetsvoorstel heeft ingediend om het voor de procureur des Konings mogelijk te maken alternatieve straffen op te leggen die de overtreder kunnen terechtwijzen, in het bijzonder in geval van agressief gedrag. Het gaat met name om het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216*bis* van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke ge-

ture disponible en Belgique plutôt que d'investir afin d'adapter l'équipement aux derniers raffinements technologiques.

En ce qui concerne la limitation de vitesse à 90 ou à 70 km/à l'heure, l'orateur estime qu'il convient d'attendre les résultats de la concertation que la vice-première ministre a entamée avec les Régions.

Il est d'autres domaines où il convient d'éviter de régler dans le cadre du présent projet des matières au sujet desquelles les dispositions en vigueur sont insuffisamment appliquées ; c'est notamment le cas des détecteurs d'appareils automatiques de contrôle, installés sur certaines voitures. C'est également le cas des sanctions alternatives, qui existent et peuvent être appliquées.

Madame Liliane De Cock (*Agalev/Ecolo*) considère que le projet à l'examen permettra des avancées en matière de sécurité routière. Elle souligne la nécessité de règles claires et appliquées ; elle salue en particulier la nouvelle classification des infractions et le lien établi entre sanction et gravité de l'infraction, l'encouragement aux sanctions alternatives et les corrections sociales que le juge pourra introduire quant au montant des amendes.

Compte tenu de l'importance que son parti accorde aux mesures préventives, elle salue la création d'un Fonds de la sécurité routière, qui accroissent l'autonomie des zones de police et des communes.

En ce qui concerne la réforme de la formation à la conduite, l'intervenante met l'accent sur la nécessité de veiller à ne pas trop accroître le coût des formations qui seraient imposées et invite, comme l'intervenant précédent, à éviter les jugements simplistes et réducteurs à l'égard des jeunes, qui ne sont pas par définition des conducteurs irresponsables.

Par la proposition de loi visant à permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (doc. 50 1960) qu'il a déposée avec M. Bacquelaine, M. François Bellot (*MR*) souhaite donner au procureur du Roi la possibilité de prononcer des sanctions alternatives qui soient de nature à rappeler le contrevenant à la loi, en particulier dans les cas de comportements agressifs ; l'objectif est également de corriger l'anomalie qui résulte du fait qu'afin de ne pas surcharger les tribunaux, et bien qu'il y ait faute, il n'y a aucune poursuite

rechtelijke vervolging (DOC 50 1960/001). Het is tevens de bedoeling de abnormale situaties recht te zetten die voortvloeien uit het feit dat, om de rechtbanken niet te overbelasten, geen vervolgingen worden ingesteld voor verkeersongevallen die geen lichamelijke letsels hebben veroorzaakt als de verzekeringsmaatschappijen een akkoord bereiken, niettegenstaande een overtreding werd begaan.

De spreker verklaart dat zijn wetsvoorstel tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer (DOC 50 0721/001) beoogt de toegelaten maximumsnelheid op de autosnelwegen te verhogen tot 130 km/uur en ze te verlagen tot maximumsnelheden die overeenstemmen met de risico's die gepaard gaan met de weersomstandigheden, die worden bepaald en aangegeven per autoweggedeelten van zowat 20 kilometer. De gemiddelde snelheid op de autosnelwegen ligt thans *de facto* hoger dan de toegelaten maximumsnelheden, ongeacht de weersomstandigheden. Bovendien zou de beoordelingsmarge voor de vaststelling van de overschrijding van de maximumsnelheid worden verlaagd tot 5 % aangezien de betrouwbaarheid van de onbemande controletoeestellen thans 5 % bedraagt.

De heer Bart Somers (VLD) wijst erop dat de verkeersveiligheid een uitdaging is voor eenieder die terzake verantwoordelijkheid draagt. Hij is verheugd over de doelstelling van het wetsontwerp, maar attendeert erop dat degenen die belast zijn met de verkeersveiligheid over ontoereikende statistische gegevens beschikken.

Volgens hem zijn de wegcontroles een van de belangrijkste instrumenten voor meer verkeersveiligheid. Hij wijst ook op de cruciale rol van de lokale overheden, aangezien de meeste verkeersongevallen op de lokale wegen gebeuren. Ter illustratie daarvan verwijst hij naar het voorbeeld van de stad Mechelen, waar het aantal snelheidscontroles in twee jaar tijd verviervoudigd werd: in diezelfde tijdsspanne liep het aantal overtredingen met meer dan de helft terug, terwijl het aantal verkeersslachtoffers met 42 % daalde.

Daarom is de spreker van mening dat de bepalingen van het wetsontwerp inzake de met de politiezones te sluiten overeenkomsten inzake verkeersveiligheid, de lokale besturen ertoe zullen aanzetten terzake meer inspanningen te leveren.

Ook de opheffing van het voorafgaand toezicht op de aanvullende verordeningen die de gemeentebesturen inzake verkeersveiligheid aannemen, vormt een stimulant om de lokale besturen ertoe aan te zetten zelf initiatieven terzake te nemen.

dans les cas d'accidents de la route qui n'ont pas provoqué de lésions corporelles lorsqu'il y a accord entre les compagnies d'assurance.

La proposition de loi déposée par M. Bellot modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (DOC 50 072/001) vise pour sa part à porter à 130 km/heure la vitesse maximum autorisée sur autoroute et à la réduire à des vitesses maximales correspondant aux risques liés aux conditions atmosphériques, déterminées et affichées par tronçon d'autoroute d'une vingtaine de kilomètres. La vitesse moyenne sur autoroute est actuellement *de facto* supérieure aux limites autorisées, quelles que soient les conditions atmosphériques. En outre, la marge d'appréciation en cas de constat de dépassement de la vitesse maximum autorisée serait réduite à 5 %, puisque la fiabilité des appareils de contrôle automatisés est désormais de 5%.

M. Bart Somers (VLD) souligne le défi que représente la sécurité routière pour quiconque exerce une responsabilité en la matière. Il se réjouit de l'objectif poursuivi par le projet à l'examen, mais relève l'insuffisance de l'outil statistique mis à la disposition des responsables de la sécurité routière.

Les contrôles routiers sont à son sens un des principaux instruments d'une sécurité routière accrue ; l'intervenant souligne lui aussi le rôle crucial des autorités locales, puisque le plus grand nombre d'accidents de la circulation survient sur les routes locales ; à titre d'exemple, il communique qu'à Malines, le nombre des contrôles de la vitesse a été quadruplé en 2 ans : sur le même laps de temps, le nombre des infractions a diminué de plus de la moitié tandis que le nombre de victimes d'accidents diminuait de 42 %.

C'est pourquoi l'intervenant estime que les dispositions du projet concernant les conventions avec les zones de police en matière de sécurité routière stimule les autorités locales à consacrer davantage d'efforts dans ce domaine.

La suppression de la tutelle préalable sur les règlements complémentaires adoptés en matière de sécurité routière par les autorités communales constitue elle aussi un incitant à l'initiative des pouvoirs locaux.

Het bedrag van de geldboetes voor verkeersovertredingen vormt slechts één aspect van de maatregelen die moeten bijdragen tot meer verkeersveiligheid. De spreker onderschrijft de meeste in het wetsontwerp vervatte maatregelen. Twee aspecten baren hem evenwel enige zorg : de aan de rechter verleende discretionaire bevoegdheid, waardoor de rechtszekerheid op de helling kan komen te staan en, meer fundamenteel, het opnemen van bepaalde overtredingen in de categorie van de zware overtredingen, zoals het gebruik van de GSM aan het stuur en het niet dragen van de veiligheids gordel.

In verband met de overeenkomsten met de politiezones wijst hij erop dat het wetsontwerp terzake 2002 als referentiejaar neemt. Vreest de minister niet dat de lokale besturen ervoor zullen opteren hun inspanningen tijdens de nog lopende periode van dat referentiejaar te beperken? Ware het niet beter een neutrale referentieperiode in aanmerking te nemen ?

Voorts wijst hij erop dat het opstellen van processen-verbaal voortvloeiend uit overtredingen die met onbemande toestellen werden vastgesteld, veel werk vergt. Hij zou die werklast graag verminderd zien door het gebruik van technisch beter toegeruste toestellen.

Wat ten slotte de rijbischolingscentra betreft, had hij van de vice-eerste minister graag vernomen wat haar plannen terzake zijn; hij verwijst daarbij naar het door hemzelf en de heren Van Campenhout, Lenssen, Germeaux en Schalck ingediende wetsvoorstel tot invoering van een opleiding defensief rijden in de rijopleiding (DOC 50 2015).

In verband met de bijstelling van de indeling van de overtredingen, wijst *voorzitter Francis Van den Eynde (Vlaams Blok)* erop dat de verzekeringsmaatschappijen, gelet op de moeilijkheden die de sector momenteel doormaakt, de neiging vertonen om zoveel mogelijk risico's door de verzekerden te doen dragen. Zo voorziet de polis die de burgerlijke aansprakelijkheid van de bestuurder dekt, in de gevallen waarbij de verzekerde voor de zaak opdraait als hij buitensporige risico's neemt (met name de zware overtredingen en inzonderheid het rijden onder invloed).

De spreker maakt zich zorgen over het feit dat de indeling van een aantal overtredingen in de categorie van de zware overtredingen gevolgen kan hebben voor de verzekering inzake burgerlijke aansprakelijkheid; voorts zouden de verzekeringsmaatschappijen die indeling best kunnen aangrijpen als een argument om een verhoging van de verzekeringspremies te rechtvaardigen.

Le montant des amendes en matière d'infractions routières ne constitue qu'un aspect des mesures qui doivent contribuer à accroître la sécurité routière et l'intervenant se rallie à l'essentiel des mesures en projet. Deux problèmes lui inspirent toutefois quelque motif d'inquiétude : il s'agit d'une part du pouvoir discrétionnaire accordé au juge, susceptible de mettre en péril la sécurité juridique ; il s'agit d'autre part, et plus fondamentalement, de la classification de certaines infractions dans la catégorie des infractions graves, telles que l'utilisation du GSM au volant et du port de la ceinture de sécurité.

En ce qui concerne les conventions avec les zones de police, il relève que l'année 2002 sert de période de référence dans le projet : la ministre ne craint-elle pas que les autorités locales ne fassent le choix de limiter leurs efforts au cours de la période encore à courir de cette année de référence et ne vaudrait-il pas mieux de choisir une période de référence neutre ?

En ce qui concerne les infractions constatées au moyen d'appareils de contrôle automatisés, il rappelle les efforts considérables que requiert l'établissement des PV qui en résultent et souhaiterait que cette masse de travail soit réduite par le recours à des moyens techniques plus performants.

En ce qui concerne enfin les centres de perfectionnement à la conduite, il demande à la vice-première ministre de préciser ses intentions en la matière et rappelle la proposition qu'il a déposée avec MM. Van Campenhout, Lenssen, Germeaux et Schalck, instaurant un cours de conduite défensive (DOC 50 2015).

En ce qui concerne l'affinement de la classification des infractions, *le président, M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok)*, relève qu'étant donné les difficultés que rencontre actuellement le secteur, les compagnies d'assurances ont tendance à faire porter le plus possible de risques par les assurés ; la police couvrant la responsabilité civile du conducteur prévoit les cas où l'assuré prend des risques démesurés, qui correspondent notamment aux infractions graves et en particulier la conduite en état d'ébriété.

L'intervenant se préoccupe de l'effet sur l'assurance RC d'une classification d'un certain nombre d'infractions parmi la catégorie des infractions graves et de l'argument que pourraient en tirer les compagnies d'assurances pour alourdir la prime d'assurances.

Het pleidooi van de heer Somers om de opbrengst van de aan verkeersveiligheid gelieerde geldboetes naar de politiezones over te hevelen, doet bij de spreker een aantal vragen rijzen: zal zulks geen aanleiding geven tot betwistingen vanwege de overtreders en zullen de overheidsinstanties niet in de verleiding komen om dat systeem uit te breiden?

De heer Bart Somers (VLD) erkent dat die opmerking relevant is en beseft terdege dat tal van medeburgers die mening reeds zijn toegedaan. Hij gaat er evenwel vanuit dat de aanwending, ten gunste van de politiezones, van middelen voortvloeiend uit de opbrengst van de geldboetes, de lokale besturen ertoe kan aansporen een tandje bij te zetten om de door het federaal veiligheidsplan vereiste inspanningen te leveren.

Volgens *de heer Daan Schalck (SPA)* strekt deze bepaling er niet toe de lokale besturen aan te sporen de vaststellingen van met geldboetes bestrafte overtredingen op te voeren, wel hen ertoe aan te zetten preventieprojecten inzake verkeersveiligheid uit te werken.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) vindt dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp gelegen komt: voor het publiek is verkeersveiligheid tegenwoordig immers een belangrijker aandachtspunt geworden. Net als de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en de inspanningen die de gewesten zich terzake hebben getroost, wordt met dit wetsontwerp een nieuwe stap gezet.

De spreekster wenst dat de wetsbepalingen, bij de tenuitvoerlegging ervan, gepaard zouden gaan met een echte voorlichtingscampagne. Zij wijst op de kosten die de verkeersonveiligheid met zich brengt en hoe noodzakelijk het is te investeren in weginfrastructuur en de «zwarte punten» in die weginfrastructuur geregeld te evalueren.

Het lid roept alle weggebruikers op terzake hun verantwoordelijkheid op te nemen en onderstreept hoe belangrijk het is de controles op te voeren; blijkens een door het «Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid» uitgevoerd onderzoek is een meerderheid van de Belgen daar trouwens voor gewonnen.

De auto-industrie heeft veel inspanningen geleverd om de veiligheid van de voertuigen te verbeteren; niets zal echter ooit vermogen de verantwoordelijkheid van de bestuurder te vervangen.

Wat de rij-opleiding betreft, biedt het doorlopen van een rijbischolingscursus een interessant denkspoor. De overheid moet echter oog hebben voor de kosten die aan een soortgelijke nascholing verbonden zijn: zij moet ervoor zorgen dat een en ander niet onbetaalbaar dreigt te worden.

Le plaidoyer de M. Somers en faveur du report du produit des amendes en matière de sécurité routière sur les zones de police suscite chez l'intervenant des questions quant aux contestations que cela pourrait induire de la part des contrevenants; les pouvoirs publics ne risquent-ils pas d'être tentés d'étendre ce système?

M. Somers reconnaît la pertinence de l'observation et est conscient du fait que bon nombre de concitoyens sont déjà de cet avis. Il considère toutefois que l'affectation aux zones de police de moyens provenant du produit des amendes est de nature à mobiliser les autorités locales à l'effort que suppose le plan fédéral de sécurité.

M. Schalck estime que cette disposition ne vise pas à inciter les autorités locales à multiplier les constats d'infractions sanctionnées par des amendes, mais à les inciter à élaborer des projets de prévention en matière de sécurité routière.

Madame Marie-Thérèse Coenen (Ecolo/Agalev) estime que le projet à l'examen vient à son heure, alors que le public se préoccupe davantage de la sécurité routière; comme les Etats généraux de la sécurité routière et les efforts consentis par les Régions, ce projet constitue une étape.

L'intervenante souhaite que lors de sa mise en œuvre, les dispositions de la loi soient accompagnées d'une véritable campagne d'information du public. Elle rappelle le coût de l'insécurité routière et rappelle la nécessité d'investissements routiers et d'une évaluation régulière des points noirs de l'infrastructure routière.

L'intervenante en appelle à une responsabilisation de l'ensemble des usagers de la route et souligne l'importance d'un accroissement des contrôles, qui, selon une enquête de l'Institut belge de la sécurité routière, recueille l'adhésion d'une majorité de Belges.

Le secteur de la construction automobile a consenti beaucoup d'efforts pour améliorer la sécurité des véhicules; rien toutefois ne remplacera la responsabilité du conducteur.

En ce qui concerne la formation à la conduite, l'acquisition d'une formation de perfectionnement à la conduite est une piste intéressante; le coût de cette formation continuée mérite toutefois l'attention des pouvoirs publics, afin qu'il ne devienne pas prohibitif.

Tot slot vestigt de spreekster de aandacht op de trend om rij-opleidingen en rijbewijzen Europees op elkaar af te stemmen.

De heer Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK) stelt vast dat ons land het inzake verkeersveiligheid niet goed doet. Aan welke factoren is dit te wijten ?

1) De ruimtelijke ordening laat te wensen over: gewestwegen lopen dwars door dorpscentra, winkelcentra bevinden zich aan de rand van stedelijke gebieden, er zijn veel gevaarlijke kruispunten,...

2) Het mobiliteitsbeleid was er decennialang vooral op gericht om snel autoverkeer mogelijk te maken, waardoor onze regio een achterstand heeft opgebouwd voor de aanleg van fiets- en voetpaden.

3) Er werd nooit een doeltreffend handhavingsbeleid gevoerd dat gericht was op de beïnvloeding van het gedrag van bestuurders. De pakkans is nog altijd laag en in de steden wordt nauwelijks op gerichte wijze actie gevoerd.

4) De belangrijkste bron van verkeersonveiligheid is de versnippering van de bevoegdheden inzake verkeer over verschillende beleidsniveaus. Een efficiënt beleid kan enkel tot stand komen door een integrale defederalisering van alle bevoegdheden die met verkeersveiligheid samenhangen.

De spreker verklaart zich ontgoocheld over het voorliggende wetsontwerp: het resultaat van drie jaar van reflectie oogt bijzonder pover. Indien de bestaande regels effectief werden toegepast, dan zou ons verkeer minstens even veilig zijn als na implementatie van het voorliggende ontwerp. Daar wringt het schoentje het meest: de regels worden niet afgedwongen, niet in deze en evenmin in vorige regeerperiodes. Indien de minister bijvoorbeeld van bij de aanvang van haar bewindstermijn werk had gemaakt van de ontwikkeling en plaatsing van digitale en onbemande camera's, dan zouden de resultaten nu al zichtbaar zijn. Het ontwerp focust op een verhoging van de minimumboetes, maar blijft in gebreke inzake de verhoging van de pakkans. Pas indien overtredingen snel, efficiënt en zeker aangepakt worden, zal een mentaliteitswijziging bij de bestuurders ingang vinden.

Enfin, l'intervenante attire l'attention sur la tendance à une uniformisation européenne en matière de formation à la conduite et de permis de conduire.

M. Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK) constate que notre pays est loin d'être un exemple en matière de sécurité routière. À quels facteurs cette situation est-elle imputable ?

1) L'aménagement du territoire laisse à désirer : les routes régionales traversent de part en part les centres des villages, les centres commerciaux se situent à la périphérie des zones urbaines, de nombreux carrefours sont dangereux,...

2) la politique de mobilité a principalement visé, pendant des décennies, à permettre une circulation automobile rapide, de sorte que notre région a pris du retard en ce qui concerne l'aménagement de pistes cyclables et de trottoirs.

3) On n'a jamais mené de politique répressive efficace visant à influencer le comportement des conducteurs. La probabilité de se faire prendre est toujours faible et il n'y a pratiquement pas d'actions ciblées dans les villes.

4) La principale source d'insécurité routière est le morcellement des compétences en matière de circulation entre plusieurs niveaux de pouvoir. Il n'est possible de mener une politique efficace qu'en défédéralisant intégralement l'ensemble des compétences qui concernent la sécurité routière.

L'intervenant se dit déçu par le projet de loi à l'examen: le résultat de trois ans de réflexion est particulièrement maigre. Si les règles existantes étaient effectivement appliquées, les conditions de circulation seraient au moins aussi sûres qu'après que la loi en projet aura été mise en oeuvre. C'est là que le bât blesse le plus: on n'a pas veillé à assurer le respect des règles pendant la présente législature, et pas davantage pendant la législature précédente. Si, par exemple, la ministre s'était attelée, dès le début de son mandat, à développer et à installer des caméras digitales et automatiques, les résultats de son action seraient déjà visibles à l'heure actuelle. Le projet se focalise sur une majoration des amendes minimales, mais est en reste en ce qui concerne l'accroissement de la probabilité de se faire prendre. Seule une répression rapide, efficace et sûre des infractions serait de nature à provoquer un changement de mentalité dans le chef des conducteurs.

Het wetsontwerp doet de minimumboetes voor zware overtredingen stijgen van 250 naar 275 of zelfs 550 euro. Bovendien kunnen gewone overtredingen door het uitvoeringsbesluit dat na de aanneming van het ontwerp tot stand zal komen, ingedeeld worden bij één van de drie categorieën van zware overtredingen, waardoor de stijging nog sterker kan zijn. Het Parlement heeft recht op duidelijkheid vanwege de minister over de implementatie van de nieuwe categorisering. Ook de vraag of de parketten over voldoende capaciteit beschikken om de grotere toevloed van verkeersovertredingen te verwerken, werd door de minister nog niet beantwoord.

Hoe zal de oprichting van een verkeersboetefonds concreet gestalte krijgen? Hoe gaat het geld verdeeld worden tussen de deelstaten?

De spreker stemt in met het principe van de administratieve afhandeling, maar dan enkel voor die overtredingen die geen aanleiding geven tot risico's voor derden. Hij betreurt dat de minister voor een halfslachtige methode en niet voor een echte administratieve afhandeling opteert, die nochtans door de eerste minister wel voor de nabije toekomst aangekondigd wordt. Is de bespreking van het ontwerp niet de uitgelezen kans om nu al die belangrijke hervorming door te voeren? Administratieve afhandeling vereist overigens dat voldoende bijkomende mensen en middelen vrijgemaakt worden.

Zal de beoogde hervorming van de rijopleiding ver genoeg gaan?

De spreker besluit dat het ontwerp enkele goede aanzetten bevat, maar dat de implementatie ervan onduidelijk of inefficiënt is en dat een verbetering van de verkeersveiligheid dus niet verzekerd is.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) gelooft niet dat de verkeersveiligheid zal verhogen na implementatie van het voorliggende wetsontwerp. Het werd vooral ingediend om, enkele maanden vóór de verkiezingen, de indruk te wekken dat de aanvankelijk vooropgestelde prioriteit voor een verkeersveiligheidsbeleid niet helemaal naar de achtergrond is verschoven. Tijdens de huidige regeerperiode werden vele voorstellen gelanceerd; qua realisaties oogt het plaatje echter veel minder mooi.

De spreekster geeft een kort historisch overzicht van de initiatieven die tijdens de huidige regeerperiode genomen werden:

– Het eerste federale verkeersveiligheidsplan werd gelanceerd in augustus 2000. Het plan leek doordacht en voorzorg in een evenwicht tussen preventie, handha-

Le projet de loi porte les amendes minimales frappant les infractions graves de 250 à 275, voire à 550 euros. L'arrêté d'exécution qui sera pris après l'adoption du projet permettra en outre de classer des infractions ordinaires dans l'une des trois catégories d'infractions graves, ce qui accentuera encore cette augmentation. Le parlement a le droit d'être informé clairement par la ministre sur la mise en œuvre de la nouvelle catégorisation. La ministre n'a pas non plus encore répondu à la question de savoir si les parquets disposeront des capacités suffisantes pour traiter le surcroît d'infractions de roulage.

Quelle forme concrète prendra le fonds des amendes routières? Comment l'argent sera-t-il réparti entre les entités fédérées?

L'intervenant approuve le principe du règlement administratif, mais uniquement pour les infractions n'entraînant pas de risque pour les tiers. Il déplore que le ministre opte pour une méthode hybride plutôt que pour un véritable règlement administratif, pourtant annoncé par le premier ministre pour un avenir proche. L'examen du projet n'est-il pas l'occasion rêvée d'effectuer cette importante réforme dès à présent? Un règlement administratif exige par ailleurs un accroissement suffisant des moyens et des effectifs.

La réforme projetée de la formation à la conduite automobile ira-t-elle suffisamment loin?

L'intervenant conclut en indiquant que si le projet est louable à plus d'un égard, sa mise en œuvre s'avère confuse et inefficace. Dès lors, il n'est pas sûr qu'il contribuera à améliorer la sécurité routière.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) ne croit pas que la mise en œuvre de la loi en projet améliorera la sécurité routière. Si ce projet a été déposé, c'est surtout pour donner l'impression, quelques mois avant les élections, que la priorité que constituait initialement la politique de sécurité routière n'a pas été tout à fait reléguée à l'arrière-plan. De plus, si, au cours de la législature actuelle, de nombreuses propositions ont été formulées, très peu se sont réellement concrétisées.

L'intervenante passe brièvement en revue les initiatives prises au cours de la législature actuelle :

– Mûrement réfléchi en apparence, le premier plan fédéral de sécurité routière - lancé en août 2000 - prévoyait un équilibre entre prévention, répression et

ving en nazorg. Een intensere samenwerking tussen verschillende federale ministeries werd in het vooruitzicht gesteld. Er kwam een werkgroep, die het voorbereidende werk van een te redigeren wetsontwerp moest doen. Reeds bij de oprichting ervan werd vooropgesteld dat de werkgroep onder meer moest nadenken over het rijbewijs met punten en over manieren om de pakkans te verhogen, zodat probleembestuurders efficiënter zouden kunnen aangepakt worden. Niemand heeft later nog iets van die werkgroep vernomen.

– Op 8 februari 2002 stelde de regering 23 maatregelen tot verhoging van de verkeersveiligheid voor. Die maatregelen waren hoofdzakelijk het resultaat van denkwerk binnen de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

– Pas nu is er een eerste wetgevend initiatief dat aan sommige conclusies van de Staten-Generaal gevolg wil verlenen.

Het ontwerp getuigt niet van een algemene visie op de problematiek: lang niet alle oorzaken van verkeersonveiligheid worden aangepakt. De spreekster geeft enkele voorbeelden van onvolkomenheden in het ontwerp:

– Reeds jaren wordt door beleidsmakers gesteld dat het rijbewijs met punten een perfect instrument is om brokkenmakers doeltreffend aan te pakken. Waarom schuift het ontwerp deze hervorming terzijde ?

– De lokale politiezones krijgen een belangrijke opdracht inzake de handhaving van de verkeersveiligheid, terwijl ze daar helemaal nog niet klaar voor zijn.

Verschillen in visie tussen de verschillende gemeenschappen van België leiden tot de onmogelijkheid om de meest nuttige maatregelen te nemen. Om die verschillen te overstijgen, werd een Interministeriële Conferentie voor de Verkeersveiligheid opgericht, maar die instantie is een maat voor niets gebleken: de minister heeft vooropgesteld dat die Conferentie een advies moest uitbrengen over ontwerpen en voorstellen, maar zelfs over dit door de regering belangrijk geachte ontwerp werd geen advies uitgebracht. Als dit advies er alsnog komt, is het te laat: in het licht van de korte tijd die het Parlement rest vóór het einde van de regeerperiode, zal de wetgever immers zo snel mogelijk zijn goedkeuring willen hechten aan het ontwerp.

suivi. Une meilleure collaboration entre les différents ministères fédéraux a en outre été envisagée. Un groupe de travail a par ailleurs été chargé des travaux préparatoires devant déboucher sur un projet de loi. Dès la création de ce groupe de travail, on avait souligné qu'il devrait notamment examiner la question du permis à points, de même que différents moyens permettant d'augmenter le risque de se faire prendre, et ce, dans le but de pouvoir agir plus efficacement contre les conducteurs à problèmes. Or, on n'a plus jamais entendu parler du groupe de travail précité.

– Le 8 février 2002, le gouvernement a proposé vingt-trois mesures visant à accroître la sécurité routière, mesures qui résultaient essentiellement du travail de réflexion mené au sein des États généraux de la sécurité routière.

– Ce n'est qu'aujourd'hui qu'une première initiative législative est prise pour donner suite à certaines des conclusions de ces États généraux.

Le projet de loi ne traduit pas une vision d'ensemble de la problématique : il ne s'attaque pas à toutes les causes de l'insécurité routière. L'intervenante donne quelques exemples d'imperfections que comporte ce projet :

– depuis plusieurs années, les responsables politiques soulignent que le permis de conduire à points est un instrument parfait pour faire échec aux chauffards. Pourquoi le projet oublie-t-il cette réforme ?

– les zones de police locales se voient attribuer une mission importante dans le cadre du dispositif visant à assurer la sécurité routière alors qu'elles ne sont pas du tout prêtes à assumer cette mission.

Les divergences de vues entre les différentes communautés qui composent la Belgique empêchent de prendre les mesures les plus utiles. Afin de surmonter ces divergences, une Conférence interministérielle pour la sécurité routière a été instituée, mais elle n'a servi à rien : le ministre a posé comme principe que cette Conférence devait rendre un avis sur les projets et les propositions, mais même le projet qui nous occupe, que le gouvernement estime important, n'a été l'objet d'aucun avis. Quand bien même un avis serait encore rendu, il serait trop tard : vu le peu de temps qu'il reste au parlement avant la fin de la présente législature, le législateur voudra en effet donner aussi rapidement que possible son approbation au projet.

Volgens de spreekster luidt de onvermijdelijke conclusie dat een coherent beleid enkel mogelijk is indien alle bevoegdheden die met verkeersveiligheid te maken hebben overgeheveld worden naar het regionale beleidsniveau.

Vandaag zijn infrastructuurmaatregelen een bevoegdheid van de gewesten, terwijl het handhavingsbeleid vastgelegd wordt op federaal niveau. Zelfs voor materies die in beginsel onder de verantwoordelijkheid van de gewesten ressorteren, beschikt de federale overheid over een belangrijke medezeggenschap.

Het wetsontwerp stelt precieze én ambitieuze cijfermatige doelstellingen voorop, wat op zich een goede zaak is: in 2005 moet het aantal doden en zwaargewonden op de Belgische wegen met 33 % verminderd zijn, in 2010 met 50 %. Omdat echter het statistisch materiaal in België onbetrouwbaar is, zal het niet mogelijk zijn om na te gaan of die doelstellingen ook gehaald worden. Bovendien lijkt het maatregelenpakket onvoldoende om bij een drastische vermindering van het aantal ongevalen uit te komen. Waarom werden vele van de interessante aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid niet overgenomen ?

Om redenen van hoogdringendheid kreeg de Raad van State slechts drie dagen om het ontwerp te onderzoeken. Kan de regering redelijkerwijze urgentie inroepen voor een ontwerp dat al drie jaar op zich laat wachten ?

De spreekster oordeelt positief over de beslissing om het administratief toezicht van de federale overheid op sommige aanvullende gemeentelijke reglementen af te schaffen.

Hoe zal de invoering van de gefaseerde verwerving van het rijbewijs gestalte krijgen ? Waarborgt de minister de uitvoering van deze principiële beslissing ? Waakzaamheid is geboden, in het bijzonder als men de vergelijking maakt met de onuitgevoerd gebleven beslissing om het rijbewijs met punten in te voeren. De implementatie van het nieuwe rijbewijs moet in overeenstemming zijn met de beslissingen van de gemeenschappen, die immers al verantwoordelijk zijn voor verkeersopvoeding.

Omdat er op heden geen goed functionerende coördinatiecel binnen het justitiële apparaat bestaat, kan betwijfeld worden of de vooropgestelde maatregelen op eenduidige wijze door de parketten zullen worden ten uitvoer gelegd.

Selon l'intervenante, force est de conclure qu'une politique cohérente n'est possible que si toutes les compétences relatives à la sécurité routière sont transférées aux régions.

À l'heure actuelle, les mesures touchant à l'infrastructure relèvent de la compétence des régions, tandis que la politique de répression des infractions au Code de la route est élaborée au niveau fédéral. Même pour les matières qui relèvent en principe de la responsabilité des régions, le pouvoir fédéral est associé au processus décisionnel.

Le projet de loi fixe des objectifs précis et ambitieux, ce qui est en soi une bonne chose : en 2005, le nombre de morts et de blessés graves sur les routes belges doit avoir diminué de 33%, en 2010 de 50%. Toutefois, comme les statistiques ne sont pas fiables en Belgique, il ne sera pas possible de vérifier si ces objectifs ont été atteints. De plus, le train de mesures proposées ne semble pas suffisant pour arriver à une réduction draconienne du nombre d'accidents de la route. Pourquoi nombre des recommandations intéressantes formulées par les États généraux de la Sécurité Routière n'ont-elles pas été reprises ?

Pour des raisons d'urgence, le Conseil d'État n'a disposé que de trois jours pour examiner le projet. Le gouvernement peut-il raisonnablement invoquer l'urgence pour un projet qui se fait attendre depuis trois ans déjà ?

L'intervenante se réjouit de la décision de supprimer le contrôle administratif exercé par le pouvoir fédéral sur certains règlements complémentaires communaux.

Comment se concrétisera l'instauration du « permis par étapes » ? Le ministre garantit-il la mise en œuvre de cette décision de principe ? La vigilance est de mise, eu égard notamment à la décision d'instaurer un permis à points, décision qui est restée lettre morte. L'implémentation du nouveau permis de conduire doit être conforme aux décisions des communautés, qui sont en effet déjà responsables pour la formation à la conduite.

Dès lors que l'appareil judiciaire ne comporte actuellement aucune cellule de coordination qui fonctionne bien, on peut douter que les mesures proposées soient exécutées de manière uniforme par les parkets.

Het risico bestaat dat de verkeersrealiteit de wetgever steeds opnieuw te snel zal af zijn. Wellicht kan het bestaande arsenaal van juridische sancties volstaan om de verkeersveiligheid te verhogen. Positief is dat gevangenisstraffen voor sommige overtredingen afgeschaft worden ten voordele van sancties die verband houden met de overtreding, zoals de verlengde ontzetting uit het recht van sturen. Met uitzondering van de oplegging van het betrokken voertuig worden geen terreinmaatregelen voorzien, hoewel andere nuttige maatregelen (bijvoorbeeld de inbeslagname van vrachtwagens) denkbaar zijn. De verhoging van het bedrag van de boetes is geen goede zaak omdat ze het draagvlak van een meer doorgedreven handhaving dreigt weg te nemen.

De gedeeltelijke administratieve afhandeling van sommige overtredingen is een stap in de goede richting, maar gaat die stap ook ver genoeg ? De Nederlandse overheid staat in dit domein duidelijk al verder. Zijn de parketten voldoende uitgerust om overtredingen op administratieve wijze aan te pakken ? Zou de minister er niet beter aan doen om een gedeelte van de opdrachten van het parket naar de politie over te hevelen, zodat het parket voor de belangrijker of meer complexe zaken kan ingezet worden ?

Omdat de foutenmarge bij onbemande controles nu reeds kleiner is dan bij bemande controles, zouden meer overtredingen op onbemande wijze moeten kunnen worden vastgesteld. Waarom blijft het ontwerp bij de onbemande vaststelling van slechts twee misdrijven, met name snelheidsovertredingen en het negeren van stoplichten ?

De regering opteert voor een versterkte verkeershandhaving door de financiering van lokale projecten. Deze mogelijkheid werd in het verleden reeds vooropgesteld. Zal er nu echt werk van worden gemaakt ?

De spreekster betreurt dat sommige actoren niet bij de financiering van de projecten betrokken worden. Waarom worden handhaving en infrastructuurmaatregelen niet gekoppeld ? Zal het boetefonds, waaruit bijkomende inspanningen zullen betaald worden, voldoende opleveren om het aantal controles te verdriedouwen ?

Is de politiestructuur aangepast aan een versterkte handhaving ? De inschrijving van het adviesrecht van de minister van Mobiliteit gaat aan de kern van de zaak

Le législateur risque d'être toujours dépassé par la réalité de la circulation routière. De plus, l'arsenal de sanctions juridiques existant actuellement pourrait peut-être suffire pour améliorer la sécurité routière. Il est positif, en tout état de cause, que les peines de prison aient été supprimées pour certaines infractions, et qu'elles aient été remplacées par des sanctions liées aux infractions elles-mêmes (on citera l'exemple de la déchéance prolongée du droit de conduire). À l'exception de l'immobilisation du véhicule concerné, aucune mesure de terrain n'a cependant été prévue, et ce, bien que d'autres mesures utiles soient envisageables (par exemple la confiscation de camions). L'augmentation du montant des amendes n'est pas une bonne mesure dès lors qu'elle risque de saper l'adhésion de la population à une répression renforcée.

Si le traitement administratif partiel de certaines infractions va dans le bon sens, on peut se demander si cette mesure va assez loin. Il est manifeste, par ailleurs, que les autorités néerlandaises sont en avance dans ce domaine. Les parquets disposent-ils, quant à eux, de l'équipement nécessaire pour traiter les infractions sur le plan administratif ? Ne vaudrait-il pas mieux confier à la police une partie des tâches incombant au parquet, et ce, afin que ce dernier puisse se charger des affaires plus importantes ou plus complexes ?

Étant donné que la marge d'erreur en cas de contrôles effectués en l'absence d'un agent qualifié est d'ores et déjà plus réduite qu'en cas de contrôles effectués en présence d'un tel agent, davantage d'infractions devraient pouvoir être constatées en l'absence d'un agent qualifié. Pourquoi le projet se borne-t-il à prévoir que seules deux infractions, à savoir les infractions liées à la vitesse et le franchissement d'un feu de signalisation rouge, pourront être constatées en l'absence d'un agent qualifié ?

Le gouvernement opte pour un contrôle renforcé du respect du Code de la route par le biais du financement de projets locaux. Cette possibilité a déjà été prévue par le passé. Va-t-on s'atteler à présent réellement à cette tâche ?

L'intervenante déplore que certains acteurs n'aient pas été associés au financement des projets. Pourquoi n'a-t-on pas lié les contrôles et les mesures infrastructurelles ? Le Fonds des amendes, qui servira à financer des efforts supplémentaires, sera-t-il suffisamment alimenté pour que l'on puisse tripler le nombre de contrôles ?

La structure policière permet-elle d'exercer un contrôle renforcé ? L'octroi d'un droit d'avis à la ministre de la Mobilité passe à côté de l'essentiel : il convient

voorbij: de bovenlokale samenwerking moet georganiseerd worden en via de DIRCO's (cellen voor Directe Controle en Organisatie) moeten maatregelen voor de federale politie worden genomen.

De heer Jean Depreter (PS) verheugt er zich over te kunnen vaststellen dat de visie over verkeersveiligheid in de documenten van de Ministerraad en in die van zijn partij gelijklopen. Van die gelijklopende ideeën onderstreept hij de noodzaak aan een actieve participatie van de bevolking, de verplichting rijbischolingscursussen te volgen die voor iedereen toegankelijk zijn en de begeleiding van bepaalde bestuurders om de ontwikkeling van hun gedrag in de hand te werken.

Onder de thema's die hem bijzonder na aan het hart liggen vermeldt de spreker de snelheidsbeperkingen, die moeten worden aangepast. Inzake de geautomatiseerde controle van de overtredingen stelt de spreker een mentaliteitswijziging vast: geautomatiseerde controles werden eerst geduld als een ontradingsmiddel, maar worden thans aanvaard, misschien niet als rechtsgeldig systeem van vaststelling, maar dan toch als onontkoombare technische evolutie. Het rijbewijs mag niet worden beschouwd als een verworven recht. De spreker heeft weinig begrip voor de toewijzing van de opbrengst van de verkeersboetes aan de politiezones die projecten inzake verkeersveiligheid ontwikkelen, maar neemt er nota van dat het om een aanmoedigingsregeling gaat. Hij merkt ook op dat het bedrag van de geldboetes kan worden aangepast aan de inkomsten van de overtreeders.

De spreker stipt bij wijze van besluit aan dat het wetsontwerp veel onderwerpen bevat die hem voldoening schenken, maar zal bij de volgende aspecten op zijn hoede zijn: de voorwaarden om opnieuw het recht tot sturen te verwerven, waarvan de rijbischolingscentra deel uitmaken; de vereiste voorzorgen bij de uitvoering van de geautomatiseerde vaststellingen (artikel 31); en de *ristorno's* voor de politiezones (artikel 32).

De spreker vestigt tot slot de aandacht op de belangrijkheid van artikel 6 van het wetsontwerp, dat voorziet in de bestraffing van de overtredingen volgens de nieuwe indeling: in dat opzicht zal men goed moeten nagaan of de zwaarte van de straf in verhouding staat tot de ernst van de overtreding.

De spreker memoreert het belang van de besprekingen die aan deze vergadering zijn voorafgegaan. Hij onderstreept dat hij herhaaldelijk uitgesproken standpunten heeft ingenomen over de indeling van de overtredingen.

Volgens hem ligt de ondergrens van de geldboetes voor zware overtredingen van de eerste graad te hoog.

Hij stelt vast dat hijzelf met die visie alleen staat binnen de meerderheid. Hij geeft aan dat hij als stelregel de

d'organiser la collaboration supralocale et de prendre des mesures pour la police fédérale par le biais des DIRCO (cellules de contrôle direct et d'organisation).

M. Jean Depreter (PS) se réjouit de constater la convergence des vues entre les documents du Conseil des ministres et ceux de son parti au sujet de la sécurité routière. Parmi les idées qui font l'objet de cette convergence de vues, il souligne la nécessité de la participation active de la population, l'obligation de suivre des cours de perfectionnement à la conduite, accessibles à tous et l'accompagnement des personnes afin de favoriser l'évolution des comportements.

Parmi les thèmes qui lui tiennent plus particulièrement à cœur, l'intervenant cite les limitations de vitesse, qui doivent être adaptées. En ce qui concerne le contrôle automatisé des infractions, l'orateur constate l'évolution des mentalités : alors que les contrôles automatisés ont d'abord été tolérés au titre de système de dissuasion, ils sont aujourd'hui acceptés, sinon comme un système de constatation valide, du moins comme une évolution technique inéluctable. Le permis de conduire ne doit pas être considéré comme un droit acquis. L'intervenant n'apprécie guère l'attribution du produit des amendes aux zones de police qui développent des projets en matière de sécurité routière, mais note qu'il s'agit d'un système d'encouragement. Enfin, il relève la possibilité d'adapter le montant des amendes aux revenus des contrevenants.

L'orateur note en conclusion que le projet contient un grand nombre de motifs de satisfaction, mais il sera vigilant sur les points suivants : les conditions mises à la réintégration dans le droit de conduire, qui incluent les centres de perfectionnement à la conduite, les précautions requises lors de la mise en œuvre des constatations automatisées (article 31) et les *ristournes* aux zones de police (article 32).

Enfin, l'intervenant attire l'attention sur l'importance de l'article 6 du projet, qui prévoit les sanctions aux infractions selon la nouvelle classification ; à ce sujet, il importera de bien vérifier l'adéquation entre la gravité de l'infraction et l'importance de la sanction.

L'orateur rappelle l'importance des discussions qui ont précédé la réunion d'aujourd'hui. Il dit avoir exprimé à plusieurs reprises, un avis tranché à propos de la catégorisation des infractions.

Il pense que le niveau minimum des amendes relatives aux infractions graves de 1^{er} degré est trop élevé.

Il constate le fait qu'il est minoritaire à ce propos au sein de la majorité. Il déclare pratiquer scrupuleuse-

lijn van de fractie volgt; wat dit aspect betreft, heeft hij eerst geprobeerd om zijn fractiegenoten van zijn zienswijze te overtuigen. Toen dat niet lukte, heeft hij zich aangesloten bij het standpunt van de meerderheid binnen de meerderheid.

De spreker wijst nog op een aantal zaken.

– Om een en ander toch te verzachten, werd een aantal overtredingen uit de lijst van zware overtredingen van de eerste graad gelicht; het gaat met name om het gsm-gebruik aan het stuur, het niet-dragen van de veiligheids gordel en sommige gevallen van niet-toegestaan parkeren.

– Er moeten nog stappen worden gezet, in het bijzonder wat het gsm-gebruik aan het stuur betreft.

– Er werd ervoor geopteerd de indeling in categorieën wat af te zwakken; zulks impliceert dat daar verder gevolg aan wordt gegeven in de koninklijke besluiten die aan die regeling uitvoering zullen geven.

Algemeen stelt de spreker dat de tekst beter is geworden. Hij stelt zich derhalve positief op.

De heer André Smets (CDH) gaat in op de banalisering van de verkeersdrama's. Volgens hem mag het thema van de verkeersveiligheid politiek niet worden geëxploiteerd; hij betreurt derhalve dat het thema aanleiding geeft tot institutionele bemoeienis. Hij betreurt de trage tenuitvoerlegging van vele maatregelen die nochtans mensenlevens zouden kunnen redden, zoals de verplichting voor de bestuurders van tweewielige motorvoertuigen van minder dan 25 cc om een helm te dragen.

Om tot meer verkeersveiligheid te komen moet men volgens de spreker de drie hoofdbetrokkenen responsabiliseren: de bestuurders, de overheden en de constructeurs.

De bestuurders responsabiliseren veronderstelt in de eerste plaats preventie: in dat opzicht is hij voorstander van bewustmakingscampagnes die vooral op de jongeren zijn gericht; hij suggereert dat in het secundair onderwijs een verplichte bewustmakingsdag voor de jongeren wordt ge-orga-niseerd. De overtredingen moeten echter ook worden bestraft; in dat opzicht pleit hij voor meer controles, billijke, duidelijke en begrijpelijke straffen die volgen op onbetwistbare overtredingen.

De spreker vraagt preciseringen over de nieuwe indeling van de overtredingen en de ermee overeenstemmende geldboetes. Hij vreest evenwel dat veel bestuurders zullen worden bestraft voor overtredingen die tot de categorie van de zware overtredingen behoren en die met zware geldboetes gepaard gaan. Hij is voorstander van het rijbewijs met punten, waardoor de overtreder meer wordt geresponsabiliseerd.

De overheden moeten volgens de spreker meer investeren in de wegeninfrastructuur; hij onderstreept

ment la discipline de groupe, avoir essayé de convaincre sans grand succès, s'être donc rallié à l'avis de la majorité dans la majorité.

L'intervenant met en évidence les éléments suivants :

– Pour quand même adoucir les choses, des infractions seront normalement retirées de la liste des infractions graves de 1^{er} degré : utilisation du GSM, ceinture de sécurité non attachée, certains cas de parking non autorisé;

– L'utilité d'une démarche, notamment à propos du GSM;

– Le fait que la méthode choisie, qui permet d'adoucir la catégorisation, implique un suivi au niveau des arrêtés royaux qui suivront.

Dans l'ensemble, l'orateur constate qu'il y a une amélioration du texte et prend donc acte positivement.

M. André Smets (CDH) relève la banalisation des drames de la route. Le thème de la sécurité routière ne devrait, à son sens, pas être exploité à des fins politiques ; il regrette dès lors qu'il fasse l'objet d'interventions à caractère institutionnel. Il regrette la lenteur de la mise en œuvre de trop de mesures, susceptibles pourtant de sauver des vies humaines, telles le port obligatoire du casque pour les conducteurs de deux roues de moins de 25cc.

Pour accroître la sécurité routière, l'orateur considère qu'il faut responsabiliser les trois acteurs principaux, à savoir, les conducteurs, les pouvoirs publics, et les constructeurs.

Responsabiliser les conducteurs suppose d'abord la prévention : à cet égard, il préconise des actions de sensibilisation axées principalement sur les jeunes et suggère l'organisation d'une journée de sensibilisation obligatoire pour les jeunes de l'enseignement secondaire. Mais il faut également réprimer les infractions ; à cet égard il préconise davantage de contrôles, des sanctions équitables, claires et compréhensibles, qui font suite à des infractions incontestables.

L'intervenant demande des précisions au sujet de la nouvelle classification des infractions et des amendes correspondantes. L'intervenant craint toutefois qu'un nombre important de conducteurs seront verbalisés pour des infractions classifiées parmi les infractions graves et frappées de lourdes amendes. Il est favorable au permis à points, qui responsabilise davantage le contrevenant.

En ce qui concerne les pouvoirs publics, l'intervenant estime que les investissements dans les voiries sont in-

voorts het gevaar dat de fietsers lopen en pleit voor meer zichtbaarheid van de verkeerstekens.

Inzake de sector van de automobielenbouw wijst de spreker ten slotte op de vooruitgang op het gebied van de veiligheid. Hij suggereert dat reclame die inspeelt op het argument snelheid, wordt verboden. Hij vraagt wat de regering inzake de installatie van snelheidsbegrenzers van plan is.

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) snijdt het vraagstuk aan van de administratieve procedure inzake de inning van de geldboetes, die in België nog in de kinderschoenen staat, maar aanvaard is in andere Europese landen, zoals Duitsland. Daar beschikt de politie over een ruime bevoegdheid om in verkeersgeschillen een beslissing te nemen. Hij vreest dus dat het wantrouwen tegenover de overheid, dat kenmerkend is voor België, het vlotte verloop van de administratieve procedure inzake de inning van de boetes zal blijven hinderen.

In verband met de oprichting van een geldboetefonds vreest hij dat de toewijzing van een deel van de opbrengst ervan aan de politiezones bij het publiek het vermoeden zal doen rijzen dat die boetes dienen om de gemeentekas te spijzen; dienaangaande onderstreept hij trouwens dat het publiek dat nu al denkt. De ontworpen regeling maakt die legende tot werkelijkheid en lijkt in feite op een verkapte vorm van «premiejacht».

De spreker vreest ook dat een inflatie aan zware overtredingen als gevolg van de nieuwe definitie, voor de verzekeringsinstellingen als voorwendsel kan dienen om vaker terug te grijpen naar artikel 25 van de verzekeringspolis inzake de verplichte burgerlijke aansprakelijkheid en zich zo ten koste van hun verzekerden aan hun verplichtingen te onttrekken.

Tot slot vreest de spreker dat de ontworpen bepalingen berusten op argumenten van electoraal-tactische aard: het ernstige en gewettigde debat dat in Vlaanderen is ontstaan rond het thema verkeersveiligheid, trekt feitelijk de aandacht weg van het ruimere debat over veiligheid in het algemeen. De spreker meent dat om die doelstellingen te bereiken, argumenten worden gebruikt die inzake verkeersveiligheid veel weg hebben van een zeker fundamentalisme.

III. — ANTWOORDEN VAN DE VICE-EERSTE MINISTER

De vice-eerste minister dankt de commissieleden voor hun bijdrage aan het debat en merkt op dat het aantal

suffisants, il souligne l'insécurité pour les cyclistes et plaide en faveur d'une signalisation plus visible.

En ce qui concerne enfin le secteur de la construction automobile, l'orateur souligne les progrès du point de vue de la sécurité et suggère que la publicité utilisant l'argument de la vitesse soit interdite. Il demande quelles sont les intentions du gouvernement en matière de placement de limiteurs de vitesse.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) aborde la question de la procédure administrative de perception des amendes, balbutiante en Belgique, mais acceptée dans d'autres pays européens, et notamment en Allemagne, où la police a une large compétence pour à trancher dans les litiges en matière de roulage. Il craint donc que la méfiance à l'égard des autorités, qui caractérise la Belgique, fera obstacle à cette procédure administrative de perception des amendes.

En ce qui concerne la création d'un fonds des amendes, il craint que l'affectation d'une partie du produit des amendes aux zones de police ne fasse naître dans le public la suspicion que les amendes servent à alimenter les finances communales ; il souligne d'ailleurs à cet égard que le public croit déjà aujourd'hui qu'il en est ainsi. Le système créé par le projet fait de cette légende une réalité et s'apparente en fait à un système de «chasse à la prime».

Enfin, l'intervenant craint qu'une inflation d'infractions graves, due à la nouvelle définition de celles-ci, puisse servir de prétexte aux compagnies d'assurance pour avoir recours plus fréquemment à l'article 25 de la police d'assurance en responsabilité civile obligatoire et se dégager ainsi de leurs obligations au détriment de leurs assurés.

Enfin, l'orateur craint que les dispositions en projet ne soient inspirées par des arguments de tactique électorale : le débat, sérieux et légitime, qui s'est développé en Flandre autour du thème de la sécurité routière, camoufle en fait le débat plus global autour de la sécurité en général. Pour parvenir à cette fin, l'orateur discerne le recours à des arguments qui s'apparentent à un certain fondamentalisme en matière de sécurité routière.

III. — RÉPONSES DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE

La vice-première ministre remercie les membres de la commission pour leur contribution au débat et fait ob-

wetsvoorstellen erop wijst hoe belangrijk de problematiek wel is. Vele van de voorliggende voorstellen zijn jaren geleden geschreven, en het is dus goed dat ze nu eindelijk aan bod kunnen komen.

Zij verheugt er zich over dat een hele reeks cruciale stukken uit het wetsontwerp gunstig werden onthaald in de commissie. Zij stelt een consensus vast over de categorisering van overtredingen, en herinnert eraan dat de regering voorstellen van de heer Ansoms in het wetsontwerp heeft verwerkt, die positief werden onthaald door andere commissieleden.

Uit de algemene bespreking leidt zij ook af dat de commissie het goed vindt dat de gevangenisstraffen voor verkeersovertredingen worden afgeschaft. De gevangenisstraf is inderdaad geen goede manier om verkeersovertredingen te bestraffen. Beter is hier een straf die verband houdt met de inbreuk, en daarom werd gekozen voor de intrekking van rijbewijs, waarbij toch ook een stuk vrijheid dient ingeleverd te worden door de overtreder. Bovendien is het inderdaad zinloos om straffen die toch nooit werden toegepast nog in de wetteksten te laten staan.

De voorliggende thema's en voorstellen zijn ook veel meer gelijklopend dan politieke voorstellen in andere domeinen, zeker voor een verkiezingsjaar.

Ook heeft zij de indruk dat er een consensus heerst over de doelstellingen. De probleempunten die geciteerd worden, zijn dikwijls dezelfde. De oplossingen die aangedragen worden zijn evenwel verschillend. Dat is ook normaal: een zelfde probleem kan inderdaad op verschillende wijzen opgelost worden.

OVER DE DOELSTELLING

In antwoord op de stelling van de heer Ansoms i.v.m. de cijfermatige doelstelling van de regering om de verkeersslachtoffers met de helft te verminderen binnen acht jaar, dat de statistieken niet verfijnd genoeg zijn om de realisatie van de doelstelling te meten, erkent de minister dat de statistieken in ons land beter zouden moeten zijn. Zij is evenwel van oordeel dat de becijferde doelstelling van 50 procent minder doden tegen 2010 niet opgegeven dient te worden, omdat de statistieken onvoldoende zijn. Die doelstelling is immers een instrument om zaken in beweging te brengen, een referentiepunt voor het debat.

server que le nombre de propositions de loi reflète l'importance de la problématique. Bon nombre de ces propositions ayant été rédigées il y a plusieurs années, c'est une bonne chose que la commission puisse enfin s'y intéresser.

Elle se réjouit que toute une série d'éléments essentiels du projet de loi aient été accueillis favorablement par la commission. Elle constate qu'un consensus s'est dégagé sur la catégorisation des infractions et rappelle que le gouvernement a intégré au projet de loi des propositions de M. Ansoms qui avaient été accueillies positivement par d'autres membres de la commission.

La discussion générale lui permet également de déduire que la commission apprécie que les peines d'emprisonnement pour les infractions de roulage soient supprimées. L'infliction d'une peine d'emprisonnement n'est effectivement pas la manière idéale de sanctionner les infractions au code de la route. Il est préférable, en l'occurrence, d'appliquer une peine en rapport avec l'infraction. C'est pourquoi on a opté pour le retrait du permis de conduire, cette sanction privant tout de même aussi le contrevenant d'une partie de sa liberté. En outre, il est, en effet, absurde que des peines qui n'ont jamais été appliquées figurent encore dans les textes de loi.

Les thèmes et les propositions à l'examen présentent également bien plus de parallélisme que les propositions politiques dans d'autres domaines, *a fortiori* à la veille d'une année électorale.

Elle a également l'impression que les objectifs à atteindre font l'objet d'un consensus. Les problèmes soulevés sont souvent les mêmes. Les solutions proposées sont toutefois différentes. Cela est normal, étant donné qu'un problème peut être résolu de différentes manières.

EN CE QUI CONCERNE L'OBJECTIF

En réponse à M. Ansoms qui, en ce qui concerne l'objectif chiffré du gouvernement visant à réduire de moitié le nombre de victimes de la route en l'espace de huit ans, indique que les statistiques ne sont pas suffisamment affinées pour mesurer la réalisation de cet objectif, la ministre reconnaît qu'il conviendrait d'améliorer les statistiques dans notre pays. Elle estime cependant que ce n'est pas parce que les statistiques sont insuffisantes qu'il faut abandonner l'objectif visant à réduire de moitié le nombre de tués d'ici 2010. Cet objectif est en effet un instrument permettant de faire bouger les choses, un point de référence dans le débat.

De cijfermatige doelstelling die de Staten-Generaal hebben vooropgesteld strekt ertoe op alle beleidsniveaus de krachten te bundelen in de richting van een gemeenschappelijk doel. Er zijn veel voorbeelden uit het buitenland die aantonen dat een duidelijke doelstelling vruchten afwerpt. Om de engagementen van de Staten-Generaal te bestendigen wordt overigens een interministerieel comité voor de verkeersveiligheid opgericht.

Simultaan worden ook inspanningen geleverd om die statistieken beter te maken : daarom werd de procedure midden 2001 gewijzigd en worden de Verkeers-Ongevallen-registratie-Formulieren nu allemaal door de federale politie centraal ingezameld. Er wordt bij de politie ook gewerkt aan de « eenmalige vating » met digitale versturing van het VOF. Wel laat de vice-eerste minister opmerken dat door die betere registratie de ongevalcijfers hoger zullen zijn, omdat zoals mijnheer Ansoms terecht stelde, er nu een onderschatting is van het aantal verkeersslachtoffers.

De heer Ansoms merkte ook op dat de hefboomen waarover de minister van Mobiliteit beschikt beperkt zijn. De vice-eerste minister betwist dit niet, en het is trouwens om die reden dat zij de Staten-Generaal georganiseerd heeft. Alle ministers die iets te zeggen hebben op een deelaspect van de verkeersveiligheid werden in die démarche betrokken zodat de doelstelling die er werd overeengekomen op alle beleidsniveaus op zich genomen worden .

De vice-eerste minister kan de toepassing inderdaad niet afdwingen, maar zij heeft niet de indruk dat dit nodig zou zijn ; zij heeft zeker niet de indruk dat één van de betrokken Ministers die doelstelling ondertussen in vraag zou stellen. Integendeel, op alle beleidsniveaus worden grote acties ondernomen voor een veiliger verkeer.

OVER DE WETSVORSTELLEN

De vice-eerste minister overloopt de toegevoegde voorstellen en geeft aan hoe de regering met haar ontwerp eraan tegemoet wil komen.

- de aanvullende reglementen

Het regeringsontwerp schaft de bijkomende reglementen af om de procedure sneller te doen verlopen. De artikelen 2 tot 4 van het wetsontwerp stemmen dus overeen met het wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot

L'objectif chiffré préconisé par les États généraux vise à faire en sorte que les efforts soient unis à tous les niveaux de pouvoir en vue de la réalisation d'un objectif commun. Il ressort de nombreux exemples à l'étranger que la définition d'un objectif clair porte des fruits. Un comité interministériel pour la sécurité routière est en outre créé pour perpétuer les engagements des États généraux.

Simultanément, des efforts ont également été consentis pour améliorer la qualité de ces statistiques : c'est la raison pour laquelle la procédure a été modifiée à la mi-2001, les formulaires d'enregistrement des accidents de circulation étant à présent tous centralisés par la police fédérale. La police poursuit également le développement de la « saisie unique », avec l'envoi informatisé du formulaire d'enregistrement des accidents de circulation. La vice-première ministre fait toutefois remarquer que l'amélioration de l'enregistrement entraînera une augmentation des statistiques d'accidents, étant donné que, comme le disait M. Ansoms, le nombre de victimes d'accidents de la circulation est actuellement sous-estimé.

M. Ansoms a également fait observer que les leviers dont dispose la ministre de la Mobilité sont limités. La vice-première ministre ne le nie pas, et c'est précisément pour cette raison qu'elle a organisé les États généraux. Tous les ministres qui ont une compétence à l'égard d'un aspect de la sécurité routière ont été associés à cette démarche, de sorte que l'objectif qui a été fixé dans le cadre de celle-ci est partagé par tous les niveaux de pouvoir.

La vice-première ministre ne peut effectivement pas contraindre ses collègues à œuvrer à la réalisation de cet objectif, mais elle estime qu'il n'est pas nécessaire d'en arriver à cette extrémité. Elle n'a absolument pas l'impression que l'un des ministres concernés puisse remettre cet objectif en question. Au contraire, des actions de grande envergure sont entreprises à tous les niveaux de pouvoir afin d'améliorer la sécurité routière.

CONCERNANT LES PROPOSITIONS DE LOI

Le vice-premier ministre parcourt les propositions jointes et indique la manière dont le gouvernement entend en tenir compte dans son projet.

- les règlements complémentaires

Le projet du gouvernement supprime les règlements complémentaires afin d'accélérer la procédure. Les articles 2 à 4 du projet de loi correspondent donc à la proposition de loi n° 881/1 de M. Jos Ansoms modifiant les

wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de aanvullende verkeersreglementen en de raadgevende commissies betreft, nr. 881/1.

- rijopleiding en rijbewijs

Artikel 5 van het ontwerp beantwoordt aan de doelstelling van het wetsvoorstel van de heren Ludo Van Campenhout, Bart Somers, Georges Lenssen, Jacques Germeaux en Daan Schalck tot invoering van een opleiding defensief rijden in de rij-opleiding, (stuk nr. 50 2015/1).

Wat het wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot hervorming van de rijopleiding (nr. 50 922/1) betreft, heeft de minister wel bezwaren op bepaalde punten. Het voorstel beoogt inderdaad te uitsluitend een bepaalde leeftijdsgroep, maakt onvoldoende onderscheid tussen de verschillende individuele bestuurders en is als dusdanig sterk veralgemenend.

De minister wijst erop dat ook veel jongeren in de weekeindnachten nuchter onderweg zijn en zou het erg vinden dat jongeren op basis van hun leeftijd gediscrimineerd worden. Verder vreest de minister, zoals ook de heer Schalck opmerkte, de perverse effecten van het verbod om passagiers te vervoeren, die het succes van de BOB-campagnes alsook de pogingen tot car-pooling in het gedrang zou kunnen brengen. Een groeiend aantal wagens op de baan heeft negatieve effecten, niet alleen op de milieuvervuiling, maar ook op het aantal verkeersongevallen. Andere elementen van het wetsvoorstel, zoals een rijbewijs in stappen voor alle NIEUWE, en dus ook oudere nieuwe bestuurders, beoordeelt de minister wel positief. Artikel 5 van het wetsontwerp voorziet in de voorwaarden voor de centra voor bijscholing. Met de hulp van de vzw's kan voor bepaalde doelgroepen de nodige aandacht worden opgebracht.

- de nieuwe categorieën van de overtredingen

Het idee om nieuwe categorieën van overtredingen in te voeren, dat in het wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer met het oog op de beteugeling van asociaal en agressief verkeersgedrag (DOC 50 0027/001) wordt omschreven, leeft al lang in administraties en in het Parlement. De regering heeft een consensus bereikt om dit concreet in de wet op te nemen. Er is

lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en ce qui concerne les règlements complémentaires et les commissions consultatives.

- formation à la conduite et permis de conduire

L'article 5 du projet répond aux objectifs de la proposition de loi de MM. Ludo Van Campenhout, Bart Somers, Georges Lenssen, Jacques Germeaux et Daan Schalck instaurant un cours de conduite défensive dans le cadre de la formation à la conduite (DOC 50 2015/1).

En ce qui concerne la proposition de loi de M. Jos Ansoms réformant la formation à la conduite (DOC n° 50 922/1), le ministre a cependant des objections à formuler sur certains points. La proposition cible en effet une tranche d'âge déterminée de manière trop exclusive, n'établit pas de distinction suffisante, sur le plan individuel, entre les différents conducteurs et traduit par conséquent une vision par trop généralisatrice.

Le ministre souligne qu'il y a également de nombreux jeunes conducteurs sobres sur les routes pendant les nuits de week-end, et il estime dès lors qu'il serait grave d'instaurer une discrimination frappant les jeunes en raison de leur âge. De plus, le ministre craint que, comme l'a fait observer M. Schalck, l'interdiction de transporter des passagers ait des effets pervers susceptibles de compromettre le succès des campagnes en faveur de la désignation d'un "BOB", ainsi que les tentatives de promotion du covoiturage. L'augmentation du nombre de véhicules circulant sur les routes a, elle aussi, des effets nuisibles, non seulement en termes de pollution, mais également en ce qui concerne le nombre d'accidents de roulage. Le ministre salue par contre d'autres éléments de la proposition de loi, tels que l'instauration du permis par étapes pour tous les NOUVEAUX conducteurs, et donc aussi pour les nouveaux conducteurs plus âgés. De plus, l'article 5 du projet de loi fixe les conditions applicables aux centres de perfectionnement à la conduite. Avec l'aide des ASBL concernées, il sera dès lors désormais possible d'accorder à certains groupes cibles l'attention qu'ils requièrent.

- les nouvelles catégories d'infractions

Il y a longtemps déjà que l'on discute, dans les administrations et au Parlement, de l'opportunité de créer de nouvelles catégories d'infractions, opportunité définie par ailleurs dans la proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant les lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière en vue de réprimer les comportements asociaux et agressifs dans la circulation (DOC 50 0027/001). Si, parvenu à un accord à ce sujet, le

slechts één belangrijk verschil met het voorstel van de heer Ansoms. De regering heeft met name gekozen voor een neutrale benaming voor de vier categorieën : « gewone » overtreding en « overtreding van eerste », « tweede » en « derde graad ». De reden hiervoor is dat het artikel 29 van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer ook bepalingen bevat die geen betrekking hebben op het verkeersreglement, die moeilijk als « agressieve verkeersovertreding » kunnen bestempeld worden ; het principe van het voorstel wordt echter behouden: asociale overtredingen worden zwaarder bestraft dan vroeger.

Uit de bespreking, onder meer uit de uitspraken van de heren Ansoms en Schalck, leidt de minister af dat dit voorstel door de commissie positief onthaald wordt. Deze classificatie is inderdaad een belangrijk element van het regeringsontwerp. De principes van indeling staan duidelijk in de toelichting bij het wetsontwerp :

- de gradatie van de straffen

Zoals de heer Somers terecht opmerkte beschikt de rechter over een grote marge voor het bepalen van de een som. Daarom zet het wetsontwerp een eerste stap in de richting van een duidelijke omschrijving van de marge tussen minima en maxima, teneinde een duidelijke gradatie in te voeren en de vroegere ruwe categorieën van « gewone » en « zware » overtreding te verfijnen. Dit zal de eenvormigheid van de jurisprudentie in de hand werken.

- het niet dragen van de gordel

De minister is het met de heer Somers eens dat een onderscheid dient te worden gemaakt tussen volwassenen en kinderen op dit punt ; het niet dragen van de gordel door volwassenen bedreigt niemand anders ; een volwassene moet er evenwel voor zorgen dat de kinderen die hij vervoert de gordel dragen. De uitvoeringsbesluiten zullen dit weergeven.

- Spookrijden

In de nieuwe classificatie van de overtredingen wordt evenmin voorbijgegaan aan het aspect spookrijden.

De vice-eerste minister herinnert eraan dat een spookrijder die een ongeluk met letsels heeft veroorzaakt, niet alleen kan worden gestraft op grond van de kwalificaties die eigen zijn aan het verkeersreglement, maar ook op

gouvernement compte inscrire concrètement ces nouvelles catégories dans la loi, une différence de taille subsiste par rapport à la proposition de M. Ansoms. En effet, le gouvernement a choisi de donner une dénomination neutre aux quatre catégories d'infractions concernées, et ce, dès lors qu'il distingue les infractions « ordinaires » des infractions de « premier », « deuxième » et « troisième degré ». S'il en est ainsi, c'est parce que l'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière comprend également des dispositions qui ne se rapportent pas au règlement sur la police de la circulation routière, dispositions qui peuvent difficilement être considérées comme relevant de l'« agressivité routière ». Toutefois, le principe de la proposition a été maintenu : les infractions asociales sont sanctionnées plus sévèrement qu'autrefois.

La discussion, et notamment les propos tenus par MM. Ansoms et Schalck, permet à la ministre de déduire que la proposition à l'examen est accueillie favorablement par les membres de la commission. Cette classification constitue, en effet, un élément important du projet du gouvernement. Les principes de classification sont clairement définis dans l'exposé des motifs du projet de loi :

- la gradation des peines

Comme l'a fait observer, à juste titre, M. Somers, le juge dispose d'une grande marge pour fixer le montant de la peine. C'est pourquoi le projet de loi fait un premier pas vers une fixation précise de la marge entre les montants maximum et minimum, afin d'instaurer une gradation claire et d'affiner les catégories qui, précédemment, se limitaient à une distinction grossière entre les infractions « ordinaires » et les infractions « graves ». Cette mesure favorisera l'uniformité de la jurisprudence.

- le port de la ceinture de sécurité

La ministre partage l'avis de M. Somers selon lequel il convient de faire une distinction, sur ce point, entre les adultes et les enfants ; un adulte qui ne porte pas la ceinture de sécurité ne met en danger que sa personne ; en revanche, il doit veiller à ce que les enfants qu'il véhicule portent leur ceinture. Les arrêtés d'exécution tiendront compte de cette distinction.

- Rouler en contresens

La question de la circulation en contresens relève également de la nouvelle classification des infractions.

La vice-première ministre rappelle que le conducteur fantôme qui aurait provoqué un accident avec lésions peut, outre les qualifications propres au roulage, être

grond van de in het Strafwetboek opgenomen bepalingen.

Het wetsvoorstel van de heer Thierry Giet (DOC 50 0844/001) strekt tot een wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Thans wordt gewerkt aan de herziening van die koninklijke en ministeriële besluiten.

Het spookrijden zal via een koninklijk besluit worden ondergebracht bij de zwaarste overtredingen. Het lijkt daarentegen niet raadzaam de twee koninklijke besluiten bij wet te wijzigen.

- Voorrang voor tweewielers

Wat het door de heer Giet ingediende wetsvoorstel betreft tot aanvulling van artikel 12 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (DOC 50 1695/001), herinnert de minister eraan dat elke chauffeur die een manoeuvre wil uitvoeren, de andere weggebruikers voorrang moet verlenen.

In het geval van stilstaande wagens is er geen sprake van een inhaalmanoeuvre, omdat men alleen bewegende voertuigen kan inhalen.

De tekst van het wetsvoorstel vormt slechts een herhaling van de regel dat wie een manoeuvre uitvoert, de andere weggebruikers voorrang moet verlenen.

- Alternatieve maatregelen

De minister is voorstander van de toepassing van alternatieve maatregelen. Niettemin acht zij het van belang duidelijk de contouren te schetsen van het «contentieux» inzake wegverkeer, het algemene raamwerk waarin die maatregelen zullen worden opgenomen.

Drie vierde van de rechterlijke beslissingen in strafzaken heeft betrekking op geschillen inzake wegverkeer. Daarom is het van belang optimaal gebruik te kunnen maken van de verschillende mogelijkheden van gerechtelijk optreden: geldboete, rijverbod, werkstraf of probatie-uitstel gekoppeld aan een opleiding.

Een te veelvuldige toepassing van de alternatieve maatregelen met betrekking tot die geschillen zou de werkdruk dusdanig verhogen dat de bevoegde instanties, met name de justitiehuisen, hun taak niet meer aankunnen. De alternatieve maatregelen moeten de plaats innemen van zware straffen, inzonderheid gevangenisstraffen. Bovendien moeten we voorkomen dat de alter-

sanctionné en vertu des dispositions prévues dans le Code pénal.

La proposition de loi de M. Thierry Giet (DOC 50 0844/001) suggère de procéder par une modification de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière. La révision de ces arrêtés royaux et ministériels est en cours.

Un arrêté royal classifera la circulation en contresens parmi les infractions les plus graves. Il n'est par contre pas pertinent de modifier deux arrêtés royaux par une loi.

- la priorité pour les deux-roues

En ce qui concerne la proposition de loi complétant l'article 12 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (doc. 50 1695) de M. Giet, la ministre rappelle que tout conducteur qui veut exécuter une manoeuvre doit céder le passage aux autres usagers.

Si les véhicules automobiles sont immobilisés, il n'y a pas de dépassement puisque ceci n'est à considérer que vis à vis des véhicules en mouvement.

Le texte de la proposition ne faisant que répéter la règle de l'obligation de céder le passage aux autres usagers en cas de manoeuvre.

- Les mesures alternatives

La ministre est favorable à l'application des mesures alternatives. Elle tient toutefois à retracer le cadre global du contentieux de la circulation routière dans lequel elles s'insèrent.

75 % des décisions judiciaires en matière pénale relèvent du contentieux en matière de circulation routière ; il importe donc de pouvoir recourir aux différentes formes de réactions judiciaires possibles : amende, déchéance du droit de conduire, peine de travail ou sursis probatoire avec formation.

Une application trop large des mesures alternatives à ce contentieux entraînerait un accroissement de travail que le système, notamment les maisons de justice, risque de ne pas pouvoir absorber. Les mesures alternatives sont destinées à se substituer aux peines lourdes, notamment l'emprisonnement. Il faut par ailleurs éviter d'assimiler les mesures alternatives à des sanctions qui

natieve maatregelen worden gelijkgesteld met straffen die alleen maar voor verkeersovertredingen gelden. Hoe dan ook betreft het hier een kwestie die te maken heeft met strafrechtelijk beleid en is het noodzakelijk te bepalen in welke gevallen een alternatieve maatregel interessant is. De toepassingsfeer ervan kan zelfs worden verruimd, afhankelijk van de middelen die in de toekomst beschikbaar zullen zijn.

De minister vindt alternatieve maatregelen bijzonder op hun plaats bij zware overtredingen, zeker als zij werden begaan door mensen die pas rijden. Het wetsontwerp bepaalt dat de magistraat een alternatieve maatregel kan opleggen in geval van recidive na de bevelbetaling.

Bovendien herinnert zij aan de reeds bestaande mogelijkheden:

– overeenkomstig artikel 216^{ter} van het Wetboek van strafvordering kan de parketmagistraat de overtreder voorstellen een opleiding te volgen. In dat verband verwijst zij naar een experiment in Marche;

– het wetsvoorstel van de heren Bellot en Bacquelaine tot wijziging van artikel 216^{bis} van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertredingen een alternatieve maatregel voor te stellen, in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (DOC 50 1960/001) stelt wat dat betreft een dubbelzinnigheid aan de orde;

– tevens kan de rechter, in geval van een correctionele straf of een politiestraf, kiezen voor een werkstraf;

– tot slot biedt het probatie-uitstel hem ook de mogelijkheid om, ingeval een gevangenisstraf of een geldboete werd uitgesproken, die straf niet uit te voeren maar er als voorwaarde aan te koppelen dat de betrokkene een opleiding volgt.

De vice-eerste minister staat achter de doelstelling om klaarheid te scheppen omtrent de vraag of er bij de toepassing van artikel 216^{ter} van het Wetboek van strafvordering met betrekking tot de bemiddeling in strafzaken, al dan niet een slachtoffer moet zijn.

- de snelheidsbeperkingen

De minister stelt vragen over het wetsvoorstel van de heer Bacquelaine tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen

ne seraient appliquées qu'aux infractions en matière de roulage. En tout état de cause, il s'agit d'une question de politique criminelle et il s'impose de cibler les situations où l'on estime l'alternative intéressante quitte à l'étendre en fonction de moyens ultérieurs disponibles.

La ministre estime qu'il faut recourir aux mesures alternatives dans les cas d'infractions graves et plus particulièrement lorsqu'il s'agit de nouveaux conducteurs. Le projet de loi prévoit que le magistrat a la possibilité de prononcer une mesure alternative en cas de récidive après l'ordre de payement.

Elle rappelle en outre les possibilités qui existent déjà :

– En vertu de l'article 216^{ter} du Code d'Instruction criminelle, le magistrat du parquet peut proposer au contrevenant de suivre une formation. Elle cite à cet égard l'expérience en cours à Marche.

– La proposition de loi de MM. Bellot et Bacquelaine modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (doc. n° 50 1960/1) soulève une ambiguïté à ce propos

– Il est également possible au juge lorsqu'il prononce une peine correctionnelle ou de police d'opter pour une peine de travail.

– Enfin, il peut également via le sursis probatoire, lorsqu'une peine de prison ou une peine de travail est prononcée, ne pas mettre à exécution cette peine et la conditionner au suivi d'une formation via le sursis probatoire.

La vice-première ministre souscrit à l'objectif de clarifier la question de la présence ou non d'une victime dans le cadre de l'application de l'article 216^{ter} du Code d'Instruction criminelle, relatif à la médiation pénale.

- Les limitations de vitesse

En ce qui concerne la proposition de loi de M. Bacquelaine modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de

reglement op de politie van het wegverkeer (DOC 50 0721/001), dat ertoe strekt de maximumsnelheid op de autowegen op te trekken van 120 tot 130 km/uur en te verlagen tot 110 km/uur bij regenweer.

In dat verband herinnert zij allereerst aan twee vaststellingen met betrekking tot de gevolgen van snelheid:

– een Engelse studie (Finch e.a., 1994) heeft aangetoond dat, bij de huidige gemiddelde snelheden, een variatie van 1% in de gemiddelde snelheid leidt tot een variatie van 3% in het aantal ongevallen en 5% in het aantal zwaargewonden en doden;

– bovendien nemen de lichamelijke letsels toe naarmate de snelheid stijgt; de inzittenden van een voertuig lopen bij een ongeval twintig maal meer gevaar om te komen wanneer het voertuig 80 km/uur rijdt dan wanneer het 30 km/uur rijdt.

Uiteraard moeten die vaststellingen worden genuanceerd volgens het type van weg en infrastructuur. Er moet, rekening houdend met de zonet vermelde vaststellingen, grondig worden nagedacht over elke aanpassing van de maximumsnelheid.

De verhoging van de toegestane maximumsnelheid op autowegen zou daarenboven een slecht signaal zijn in het raam van de campagnes tegen overdreven snelheid. Variabele snelheden staan ook haaks op de typische kenmerken van ons autowegennet, met zijn grote aantal op- en afritten. Tot slot zou de instelling van een dergelijke regeling een gigantische investering in telematica vergen (bijvoorbeeld om voor elk gedeelte van de autoweg meteorologische gegevens te verzamelen, om de maximumsnelheid *in real time* aan te passen,...).

Bovendien moet de automobilist nu al zijn snelheid aanpassen bij regenweer. Artikel 10.1 van het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer bepaalt immers het volgende:

1° Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig, opdat de snelheid geen ongevallen zou kunnen veroorzaken noch het verkeer hinderen.

2° De bestuurder moet, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.

3° De bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen vóór een hindernis die kan worden voorzien.

la circulation routière (DOC 50 0721/001), qui vise à porter de 12 à 130 km/heure la vitesse maximale autorisée sur autoroutes et à l'abaisser à 110 km/heure par temps de pluie, la ministre s'interroge.

A cet égard, elle rappelle d'abord deux constats par rapport aux conséquences de la vitesse :

– Suivant une étude réalisée en Angleterre (Finch et Al. 1994) aux vitesses moyennes actuelles, une variation de 1% de la vitesse moyenne impliquerait une variation de 3% de nombre d'accidents, et de 5% du nombre de blessés graves et de tués ;

– En outre, les dommages corporels augmentent en fonction de la vitesse ; le taux de mortalité des occupants d'un véhicule impliqué dans un accident est 20 fois plus élevé si le véhicule roule à 80 km/h que s'il roule à 30 km/h.

Certes ces constats doivent être tempérés en fonction des types de voiries et de l'infrastructure. Compte tenu des constats formulés plus haut, toute adaptation de la vitesse mérite une réflexion approfondie.

Augmenter la vitesse maximale autorisée sur autoroute donnerait en outre un mauvais signal dans le cadre des campagnes contre les excès de vitesse. Autoriser des vitesses variables se heurterait par ailleurs au caractère typique de notre réseau routier, qui comporte un grand nombre d'entrées et de sorties. Enfin, instaurer ce système représenterait un coût énorme en télématique (p.ex récolte des infos sur les conditions atmosphériques sur chaque tronçon d'autoroute, et adaptation des vitesses en temps réel.....).

D'ailleurs, actuellement on doit déjà diminuer sa vitesse en temps de pluie. L'article 10.1 du Code de la Route stipule que :

1° Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule, pour qu'elle ne puisse être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation.

2° Le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

3° Le conducteur doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible.

Daar komt nog bij dat de maximumsnelheid bij koninklijk besluit wordt vastgesteld en dat het niet raadzaam is een koninklijk besluit bij wet te wijzigen. De minister suggereert dat de commissie na de bespreking van het wetsontwerp hierover diverse deskundigen hoort.

- de procedure van bevel tot betaling

De minister is het ermee eens dat de bestraffing sneller moet gebeuren, omdat er een duidelijke band moet blijven met de overtreding. Daarom bevat het ontwerp van de regering in de artikelen 30 en 31 een aantal mechanismen die door de Wet-Mulder geïnspireerd zijn.

Met zijn wetsvoorstel betreffende de versnelde beteugeling van de verkeersmisdrijven door de inning van forfaitaire verkeersboetes (stuk nr. 50 48/1) stelt de heer Ansoms voor een incasso-bureau voor boetes op te richten. De vice-eerste minister herinnert eraan dat de minister van Justitie, reeds in de vorige zittingsperiode, ervoor gekozen heeft de parketten uit te rusten met informaticasystemen om onder meer de behandeling van verkeersovertredingen en de bestraffing hiervan vlotter en sneller te doen verlopen.

Het voornoemd wetsvoorstel beoogt een geheel nieuwe administratie in het leven roepen om dit te doen. Dit zou uiteraard veel geld en veel tijd kosten, en zou tot dubbel gebruik leiden. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, een onafhankelijk adviesorgaan, beveelt aan de bestaande structuren – de parketten – te versterken. De minister treedt de mening van de heer Schalck bij, wanneer hij stelt dat het oprichten van een andere instantie met een andere naam niet vanzelf een snellere inning van de boetes mogelijk zal maken. Bovendien zou de oprichting zelf van een nieuwe instelling tijd vergen. De regering wil echter snelle resultaten en stelt daarom de bestaande structuren te versterken.

* Het wetsvoorstel van de heer Schalck: tot bevordering van de handhaving van de wegverkeersregels (stuk nr. 50 1188/1), heeft de regering in vele aspecten geïnspireerd. De procedure van bevel tot betaling (artikelen 30 en 31 van het wetsontwerp), volgt de logica van het wetsvoorstel om bepaalde misbruiken van het systeem, die leidden tot vertragingen, uit te sluiten.

De uitbreiding van de onmiddellijke inning, die hij eveneens voorstelt, wordt de mogelijkheid bestudeerd om tot een wijziging van het KB van 10 juni 1985 te komen. In de artikelen 34 en 35 van het wetsontwerp wordt het idee overgenomen om zwaarder te straffen bij ongevallen met verwondingen en zware lichamelijke letsels en het overlijden tot gevolg.

En plus, les vitesses sont réglées par arrêté royal et il ne s'indique pas de modifier un arrêté royal par la voie législative. Elle suggère à la commission d'entendre différents experts sur cette question, à l'issue de la discussion du projet de loi.

- la procédure d'ordre de paiement

La ministre convient que la sanction doit intervenir plus rapidement, afin de maintenir un lien explicite avec l'infraction. C'est pourquoi les articles 30 et 31 du projet du gouvernement prévoient un certain nombre de mécanismes inspirés de la loi « Mulder ».

Dans sa proposition de loi accélérant la répression des infractions routières par la perception d'amendes routières forfaitaires (DOC n° 50 48/1), M. Ansoms propose de créer un bureau d'encaissement pour percevoir les amendes. La vice-première ministre rappelle que le ministre de la Justice avait déjà choisi, au cours de la session précédente, d'équiper les parquets de systèmes informatiques afin, notamment, de faciliter et d'accélérer le traitement et la répression des infractions routières.

La proposition de loi susmentionnée vise à créer une administration totalement nouvelle dans ce but, ce qui, à vrai dire, coûterait beaucoup de temps et d'argent et ferait double emploi. La Commission fédérale pour la sécurité routière, un organe consultatif autonome, recommande de renforcer les structures existantes (les parquets). Le ministre se rallie à l'avis de M. Schalck lorsqu'il fait valoir que la création d'une autre instance, dénommée autrement, ne va pas automatiquement permettre d'accélérer la perception des amendes. De plus, la création même d'une nouvelle instance prendra du temps. Or, le gouvernement souhaite obtenir rapidement des résultats. C'est pourquoi il propose de renforcer les structures existantes.

* Le gouvernement s'est largement inspiré de la proposition de loi de M. Schalck portant des mesures visant à mieux assurer le respect du Code de la route (doc. n° 50 1188/1). La procédure de l'ordre de paiement (articles 30 et 31 du projet de loi) s'inscrit dans la logique de la proposition de loi, qui tend à éviter qu'il soit fait un usage abusif de la procédure, abus qui seraient dilatoires.

En ce qui concerne l'extension de la perception immédiate telle qu'elle est proposée, il est envisagé de modifier l'arrêté royal du 10 juin 1985. L'idée d'infliger des sanctions plus lourdes en cas d'accidents ayant provoqué des blessures et des lésions corporelles graves et d'accidents d'où il est résulté la mort d'une personne a été reprise aux articles 34 et 35 du projet de loi.

* Wat betreft de hulp aan slachtoffers van verkeersongevallen en hun familie, herinnert de minister aan hetgeen reeds bestaat en vermeldt daarbij de Justitiehuisen, de verenigingen voor de ouders van kinderen die het slachtoffer werden van de weg en de werkgroep die binnen de Staten-Generaal werd opgericht.

Bij het wetsvoorstel tot wijziging, wat de verkeershandhaving betreft, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus (stuk nr. 50 1498/1) stelt de heer Ansoms voor de politie op het vlak van verkeersveiligheid in te delen bij de bevoegdheden van de minister van Mobiliteit en Vervoer.

Vooreerst geeft de minister het lid gelijk wanneer hij stelt dat verkeersonveiligheid één van de voornaamste bronnen van het gevoel van onveiligheid is. Er zijn ook 3 maal zoveel dodelijke slachtoffers op de wegen dan er slachtoffers van gewelddaden zijn. Daarom is een doeltreffende politiecontrole op het verkeersgedrag belangrijk.

Nu de nieuwe eengemaakte politie realiteit wordt, lijkt het de minister evenwel niet opportuun om deze organisatie volledig om te gooien, op een moment dat er wel degelijk een reeks instrumenten bestaan die toelaten te garanderen dat er beter rekening wordt gehouden met verkeersonveiligheid.

- Reeds lang vóór de indiening van het voorliggend wetsontwerp heeft de vice-eerste minister aan haar collega van Binnenlandse Zaken gevraagd de verkeersveiligheidsproblematiek uitdrukkelijk te vermelden in zijn omzendbrief PLP 10 betreffende de basisopdrachten van de lokale politie. De omzendbrief verduidelijkt overigens dat op structurele wijze middelen moeten worden gereserveerd voor dit aspect.

Het lijkt haar eveneens belangrijk te herinneren aan bepaalde initiatieven die werden genomen:

- Wat de Provinciale Verkeers Eenheden (PVE's) betreft, heeft de minister van Binnenlandse Zaken onlangs de benoeming bevestigd van 70 bijkomende agenten en de toekenning van 10 nieuwe mobiele radars. Deze politiemensen zullen vooral worden ingezet voor taken die verband houden met de gerechtelijke en de bestuurlijke politie, en die geen verband houden met het verkeer. De bedoeling van minister Duquesne is om de gespecialiseerde agenten van de PVE's in staat te stellen zich beter te wijden aan de taken die rechtstreeks verband houden met verkeersveiligheid.

- Wat het intensifiëren van de verkeerscontroles en de pakkans betreft, moeten ook de gedane inspannin-

* En ce qui concerne l'aide aux victimes d'accidents de la route et à leur famille, le ministre rappelle les initiatives qui ont déjà été prises en la matière et cite à cet égard les maisons de Justice, les associations de parents d'enfants victimes de la route et le groupe de travail qui a été constitué au sein des États généraux.

Dans sa proposition de loi modifiant, en ce qui concerne l'application des règles de la circulation routière, la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux (doc. n° 50 1498/1), M. Ansoms propose de faire relever la police de la circulation routière de la compétence du ministre de la Mobilité et des Transports.

Tout d'abord, le ministre donne raison au membre lorsqu'il souligne que l'insécurité routière est l'une des causes principales du sentiment d'insécurité. Le nombre de tués sur la route est en effet trois fois plus élevé que le nombre des victimes d'actes de violence. C'est la raison pour laquelle il importe de mettre en place un contrôle policier efficace de la circulation.

Maintenant que la nouvelle police unique devient réalité, il ne semble toutefois pas opportuun au ministre de bouleverser totalement cette organisation, et ce, alors même qu'une série d'instruments permettent aujourd'hui de garantir qu'il soit mieux tenu compte de l'insécurité routière.

- Bien avant que ne soit déposé le projet de loi à l'examen, la vice-première ministre a demandé à son collègue de l'Intérieur de mentionner expressément la problématique de l'insécurité routière dans sa circulaire PLP 10 concernant les missions fondamentales de la police locale, circulaire qui indique d'ailleurs qu'il y a lieu d'affecter, de manière structurelle, des moyens à cette question.

Il lui semble également important de rappeler certaines initiatives prises en la matière :

- En ce qui concerne les Unités provinciales de Circulation (UPC), le ministre de l'Intérieur a récemment confirmé la désignation de 70 agents supplémentaires, ainsi que l'octroi de 10 nouveaux radars mobiles. Ces policiers seront essentiellement affectés à des tâches de police judiciaire et administrative, tâches qui ne sont pas directement liées à la circulation, l'intention du ministre Duquesne étant de permettre aux agents spécialisés des UPC de mieux se consacrer aux tâches directement liées à l'insécurité routière.

- En ce qui concerne l'intensification des contrôles routiers et l'augmentation de la chance d'être pris, il y a

gen worden onderstreept. De operatie die momenteel op de Brusselse ring wordt gevoerd is een voorbeeld van resultaat van de minister van Binnenlandse Zaken en zijn diensten, om tegemoet te komen aan de doelstellingen die werden vastgelegd op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid.

- Een ander belangrijk instrument van het politiebeleid is uiteraard het nationaal veiligheidsplan, dat op federaal vlak wordt toegepast, en dat de politiezones eveneens moeten opnemen in hun zonale plannen. Daarom stelt de regering voor dat de minister van Mobiliteit en Vervoer binnen het kader van zijn bevoegdheden eveneens een advies uitbrengt over dit nationaal plan. Dat staat in artikel 38 van het voorliggend wetsontwerp. Overigens deelt de minister mee dat haar kabinet al betrokken is bij het begeleidingscomité, dat het opstellen van het nationaal veiligheidsplan opvolgt.

- Wat het inzetten van de federale politie op gewestwegen betreft, herinnert de minister eraan dat de wet tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus erin heeft voorzien dat de federale politie de lokale politie steun verleent in het kader van specifieke steunopdrachten.

Om deze verschillende redenen vindt zij dat momenteel gebruik moet worden gemaakt van de instrumenten die ter beschikking staan om te komen tot politiewerkzaamheden die beter gericht zijn op verkeersveiligheid, zonder de organisatie van de politie om te gooien. Het voorstel tot oprichting van een speciale verkeerspolitie had binnen de onderhandelingen over de wet op de politiehervorming moeten worden gedaan. In elk geval lijkt het haar constructiever te streven naar de integratie van verkeersveiligheid als primordiale problematiek, maar dan in het kader van onze nieuwe structuren. Zij denkt dat de actualiteit voldoende aantoont dat er daadwerkelijk vorderingen worden geboekt zonder dat hoeft te worden overgaan tot drastische structuurwijzigingen.

Tenslotte gaat de minister uiteraard akkoord met de resolutie over de verkeerspolitie. Zij blijft zich engageren om binnen de regering te ijveren voor maatregelen die deze doelstellingen realiseren.

Bij twee punten van de resolutie kunnen reeds concrete voorbeelden aangehaald worden :

Ten eerste is er de verhoging van controles in het Actieplan van de minister van Binnenlandse Zaken en de Federale Politie

lieu d'attirer l'attention sur les efforts qui ont déjà été consentis. L'opération qui est actuellement mise en œuvre sur le ring de Bruxelles est une initiative du ministre de l'Intérieur et de ses services en vue de contribuer à la réalisation des objectifs qui ont été fixés aux États généraux de la sécurité routière.

- Le plan national de sécurité, qui est appliqué au niveau fédéral et qui doit aussi intégrer les zones de police à leurs plans zonaux, constitue évidemment un autre instrument important de la politique policière. C'est la raison pour laquelle le gouvernement propose que la ministre de la Mobilité et des Transports émette, elle aussi, dans le cadre de ses compétences, un avis sur ce plan national. Cette obligation est prévue à l'article 38 du projet de loi à l'examen. La ministre précise d'ailleurs que son cabinet est déjà associé au comité d'accompagnement qui assure le suivi de l'élaboration du plan national de sécurité.

- En ce qui concerne l'intervention de la police fédérale sur les routes régionales, la ministre rappelle que la loi organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, prévoit que la police fédérale aide la police locale dans le cadre de missions d'appui spécifiques.

Pour ces différents motifs, la ministre estime qu'il faut actuellement utiliser les instruments disponibles qui permettent de mieux axer les activités policières sur la sécurité routière sans réformer l'organisation de la police. La proposition d'instituer une police spéciale de la circulation routière aurait dû être formulée dans le cadre de des négociations sur la réforme de la police. Il lui semble en tout cas plus constructif d'œuvrer à l'intégration de la sécurité routière en tant que problématique primordiale, mais dans le cadre de nos nouvelles structures. Elle estime que l'actualité montre à suffisance que des progrès ont été réalisés, sans qu'il faille apporter des modifications draconiennes aux structures.

En conclusion, il va de soi que la ministre se rallie à la résolution relative à la police de la circulation. Elle continue à s'engager afin de militer au sein du gouvernement en faveur de mesures permettant de réaliser ces objectifs.

Deux points de la résolution peuvent déjà être illustrés par des exemples concrets :

Premièrement, il y a l'augmentation du nombre de contrôles dans le cadre du plan d'action du ministre de l'Intérieur et de la Police fédérale.

Ten tweede, komt dit wetsontwerp van de regering tegemoet aan de vraag naar «specifieke maatregelen» in de resolutie.

Zoals zij duidelijk in haar inleiding stelde, is dit wetsontwerp één van de bouwstenen van een verkeersbeleid dat het aantal doden met de helft wil verminderen in de komende jaren.

Dit wetsvoorstel is niet dé mirakeloplossing, maar volgens de federale regering een noodzakelijk component van een integraal beleid dat vele componenten, zoals sensibilisatie, preventie, opvoeding en opleiding, straf en boetes, omvat.

IV. — REPLIEKEN

Volgens *de heer Jos Ansoms (CD&V)* is het gemakkelijk een doelstelling voorop te stellen, zoals het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 met de helft te verminderen. Tegelijkertijd dient echter de methode om die doelstelling te halen te worden bepaald, alsook de maatregelen om die methode toe te passen.

De spreker vreest in verband met de verbetering van het statistisch instrumentarium dat de gekozen methode, namelijk de centralisatie van de gegevens door de federale politie, niet de mogelijkheid biedt de verhoopte resultaten te halen. Hij twijfelt aan de wil van de regering om dat te verwezenlijken.

Het lid is verbaasd dat de minister van Justitie melding maakt van een wetsontwerp dat ertoe strekt werk te maken van de voornemens waarvan de minister van Mobiliteit en Vervoer de toepassing aankondigt via het bepaalde van de artikelen 30 en 31, te meer omdat de eerste minister in zijn regeringsverklaring aan het parlement de goedkeuring vraagt van dat wetsontwerp, dat een feitelijke wijziging van het ter bespreking voorliggende wetsontwerp inhoudt. Ook op dat vlak twijfelt hij aan de bedoelingen van de regering.

Zulks geldt ook voor de controles op de Brusselse Ring: het betreft een mediatieke stunt die niet het voorname van de regering weergeeft om de controles op de autosnelwegen planmatig op te voeren.

Wat de rij-opleiding betreft, weerlegt de spreker het argument van de minister in verband met zijn wetsvoorstel nr. 922, dat niet op discriminatoire wijze is toegespitst op de jonge bestuurders maar op de nieuwe be-

Ensuite, le projet de loi à l'examen déposé par le gouvernement répond à la demande de « mesures spécifiques » formulée dans la résolution.

Ainsi que la ministre l'a clairement indiqué dans son exposé introductif, le projet de loi à l'examen est l'un des fondements d'une politique de la circulation routière qui vise à réduire le nombre de tués de moitié dans les années à venir.

Ce projet ne constitue pas la solution miracle par excellence, mais le gouvernement fédéral estime qu'il est un élément nécessaire d'une politique intégrale qui en comprend également d'autres, tels que la sensibilisation, la prévention, l'éducation et la formation, la sanction et les amendes.

IV. — RÉPLIQUES

M. Jos Ansoms (CD&V) estime qu'il est aisé de formuler un objectif, comme celui de réduire de moitié le nombre des victimes de la route d'ici 2010, encore faut-il en même temps définir la méthode pour y parvenir et déterminer les mesures pour la mettre en œuvre.

En ce qui concerne l'amélioration de l'outil statistique, l'intervenant craint que la méthode choisie, à savoir la centralisation des données par la police fédérale, ne permette pas d'atteindre les résultats escomptés ; il doute de la volonté du gouvernement d'y parvenir.

L'orateur s'étonne que le ministre de la Justice annonce un projet de loi destiné à réaliser les intentions dont la ministre de la Mobilité annonce la mise en œuvre par les dispositions des articles 30 et 31 ; d'autant que dans sa déclaration gouvernementale, le Premier ministre demande au Parlement d'approuver ce projet, qui constitue de fait une modification du projet de loi à l'examen. Ici également, il doute des intentions du gouvernement.

Les contrôles sur le Ring bruxellois lui inspirent une même analyse : il s'agit d'une opération médiatique, qui ne reflète pas l'intention du gouvernement d'accroître d'une manière planifiée les contrôles sur les autoroutes.

En ce qui concerne la formation à la conduite, l'orateur réfute l'argument de la ministre au sujet de sa proposition n° 922, qui ne vise pas de manière discriminatoire le groupe des jeunes conducteurs, mais le groupe

stuurders, van wie de meesten uiteraard jongeren zijn. Het wetsontwerp voorziet in een rij-opleiding in twee fases. Hoe verantwoordt de minister dan ook dat, zoals thans het geval is, de nieuwe bestuurders zich na een eerste fase in het verkeer mogen begeven?

In verband met de indeling van de overtredingen in vier categorieën vraagt de spreker aan de vice-eerste minister dat de commissie beschikking krijgt over de ontwerpen van koninklijk besluit die daar uitvoering aan zullen geven, en over een tabel van de geldboetes die de overtredingen bestraffen, afhankelijk van de indeling van die overtredingen. Zo zal de commissie een duidelijk overzicht hebben van de nieuwe bepalingen inzake overtredingen.

Hij gaat niet akkoord met de verhoging van de geldboetes met 12,5 % en kondigt aan dat hij een amendement zal indienen teneinde het vigerende tarief van de geldboetes te handhaven.

Wat de snelheidsbeperkingen betreft, is hij voorstander van gedifferentieerde snelheden, eventueel met behoud van de huidige beperking tot 120 km/uur. Volgens hem is dat dankzij de telematica veel gemakkelijker te verwezenlijken is dan de minister denkt.

De bepalingen inzake verkeersveiligheid doen naleven vereist uiteraard een doeltreffende inningsprocedure van de geldboetes die bij een overtreding worden opgelegd. Terzake is het de bedoeling dat de artikelen 30 en 31 van het wetsontwerp een administratieve procedure instellen; krachtens het wetsontwerp geldt die procedure echter alleen voor de overtredingen die geautomatiseerd worden vastgesteld en is het niet mogelijk sommige zware overtredingen terdege te bestraffen door de intrekking van het rijbewijs.

De heer Daan Schalck (SP.A) geeft toe dat die opmerking gegrond is. De intrekking van het rijbewijs zou volgens hem misschien moeten worden gepland in het kader van die administratieve follow-up. Hij wijst op een ander kwalijk gevolg van het feit dat in bepaalde arrondissementen nagenoeg 40 % van de zware overtredingen geseponeerd wordt, terwijl een geldboete zou worden opgelegd voor alle - minder zware - overtredingen waarvoor een administratieve follow-up is ingesteld. Hij stelt voor dat probleem opnieuw te berde te brengen tijdens de artikelsgewijze bespreking.

Volgens *de heer Jos Ansoms (CD&V)* beoogt de in de artikelen 30 en 31 van het wetsontwerp bedoelde procedure een seponering van de overtredingen te voor-

des nouveaux conducteurs, au sein duquel les jeunes sont évidemment les plus nombreux. Dès lors que le projet introduit une formation à la conduite en deux étapes, comment la ministre justifie-t-elle le fait qu'après une première étape, les nouveaux conducteurs soient autorisés à s'insérer, comme c'est le cas aujourd'hui, dans la circulation ?

En ce qui concerne la classification des infractions en quatre catégories, l'intervenant demande à la vice-première ministre de communiquer à la commission les projets d'arrêtés royal d'exécution, ainsi qu'un tableau des amendes qui sanctionnent les infractions selon leur classification, afin que la commission dispose d'un aperçu clair des nouvelles dispositions en matière d'infractions. Il exprime son désaccord au sujet de l'augmentation de 12,5 % des amendes et annonce qu'il déposera un amendement afin de maintenir les amendes à leur niveau actuel.

En ce qui concerne les limitations de vitesse, il est en faveur de vitesses différenciées, éventuellement avec maintien de l'actuelle limitation à 120, et pense que la télématique devrait en permettre la mise en œuvre plus aisément que ce que la ministre croit.

Faire respecter les dispositions en matière de sécurité routière suppose nécessairement une procédure efficace de perception des amendes en cas d'infraction.

Les articles 30 et 31 du projet sont sensés introduire une procédure administrative à ce sujet. Le projet limite cependant la procédure aux infractions qui font l'objet d'une constatation automatisée et ne permet pas de sanctionner de manière suffisante certaines infractions graves par un retrait du permis de conduire.

M. Schalck (SP-A) reconnaît le bien-fondé de cette observation ; il estime que le retrait du permis de conduire devrait peut-être être prévu dans le cadre de ce suivi administratif ; il signale un autre effet pervers résultant du fait que dans certains arrondissements, près de 40 % des infractions graves font l'objet d'un classement sans suite, alors que les infractions, moins graves, qui font l'objet d'un suivi administratif donneraient toutes lieu à une amende. Il se propose de revenir sur ce problème dans le cadre de la discussion des articles.

M. Ansoms considère que la procédure des articles 30 et 31 du projet vise à éviter le classement sans suite des infractions, mais ne constitue pas un véritable suivi

komen, maar is ze geen echte administratieve follow-up van de inning van de geldboetes.

De spreker geeft aan dat de minister een advies heeft gevraagd aan het college van procureurs-generaal en vraagt de minister om dat advies aan de commissie te bezorgen, alsmede de tekst van de werkgroep die dat advies heeft voorbereid.

In verband met het voorstel om een bureau voor de inning van de geldboetes op te richten, is hij van oordeel dat men in België mentaal niet klaar is voor een dergelijk systeem van inning van de verkeersboetes. Hij sluit niet uit dat hij een voorstel zal doen om de ontvanger van de strafrechtelijke geldboetes te belasten met de inning van die geldboetes.

De voorstellen die de spreker inzake verkeer had willen formuleren ter gelegenheid van de bespreking van de politiehervorming waren destijds geen politieke prioriteiten. Is de tijd niet gekomen om die hervorming bij te sturen? De provinciale verkeerseenheden kunnen niet op de autosnelwegen optreden zoals ze dat zouden moeten doen. Verschillende lokale politiezones zijn te klein om de taken op zich te nemen die hun toegewezen zijn. Hij verwacht dus weinig resultaten van de overeenkomsten met de politiezones. Om die reden vreest hij dat ook op dat vlak de plannen van de minister dode letter zullen blijven.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) is van oordeel dat de tekortkomingen van het wetsontwerp aantonen dat de verkeersveiligheid voor de regering geen echte prioriteit is. De reglementering moet worden gemoderniseerd om te beantwoorden aan de evolutie, onder meer inzake mobiliteit.

Volgens hem beschikt de minister niet over de nodige middelen om een samenhangend verkeersveiligheidsbeleid te voeren, aangezien de bevoegdheden gespreid zijn over verschillende federale departementen en over verschillende bevoegdheidsniveaus. De verkeersveiligheid zou moeten worden overgeheveld naar de gewesten. Hij verwijst terzake trouwens naar de opmerkingen van de «Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten».

V. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

De minister legt uit dat er momenteel ongeveer 500 verkeersovertredingen bestaan, die door een besluit zullen worden ingedeeld in 4 categoriën; de indeling zal gebeuren op grond van criteria. Dit wordt nader uitge-

administratif de la perception des amendes.

L'intervenant demande à la ministre de communiquer à la commission le texte de l'avis du collège des procureurs généraux, consulté par le ministre de la Justice, et du groupe de travail qui a préparé cet avis.

En ce qui concerne sa proposition de créer un bureau d'encaissement des amendes, il considère que les mentalités ne sont pas mûres en Belgique pour un tel système de perception des amendes en matière de roulage ; il n'exclut pas de faire une proposition visant à confier la perception de ces amendes au receveur des amendes pénales.

Les propositions que l'intervenant aurait voulu suggérer en matière de roulage lors de la discussion de la réforme des polices ne faisaient, à l'époque, pas partie des priorités politiques. Le moment n'est-il pas venu de corriger cette réforme ? Les unités provinciales de circulation ne réussissent pas à intervenir sur les autoroutes comme elles le devraient ; plusieurs zones de police locales sont trop exiguës que pour assumer les tâches qui sont les leurs. Il n'attend dès lors guère de résultats des conventions avec les zones de police. C'est pourquoi il craint dans ce domaine aussi que les projets de la ministre resteront lettre morte.

M. Mortelmans (Vlaams Blok) estime que les insuffisances du projet démontrent que le gouvernement n'a pas fait de la sécurité routière une véritable priorité. S'il faut moderniser la réglementation pour répondre à l'évolution, notamment en matière de mobilité.

La ministre ne dispose à son estime pas des instruments nécessaires pour mener une politique cohérente de sécurité routière, puisque les compétences sont réparties sur plusieurs départements au niveau fédéral ainsi que sur différents niveaux de compétence. La sécurité routière devrait être défédéralisée.

Il renvoie par ailleurs aux observations formulées par la *Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten*.

V. — DISCUSSION DES ARTICLES

Le ministre explique qu'il y a, à l'heure actuelle, environ 500 infractions en matière de roulage, qui seront classifiées en 4 catégories par arrêté ; la catégorisation se fera sur la base de critères. Ce point est expliqué plus en

legd in de nota die zij aan het Parlement ter inzage geeft. Ook het advies van het college van procureurs-generaal is ter beschikking van de commissie.

De heer André Smets (CDH) vindt dat de nota onvoldoende concreet is. Het Parlement heeft het recht om vóór de eventuele aanneming van het ontwerp exact te weten welke sanctie kan volgen op een welbepaalde overtreding.

De heer Ansoms (CD&V) betreurt dat het Parlement niet de nota van de werkgroep die het ontwerp voorbereid heeft mag inzien.

De heer Jos Ansoms (CD&V) herhaalt dat op veel vlakken nu hervormingen moeten worden doorgevoerd omdat de volgende grote hervorming van het verkeersbeleid lang op zich kan laten wachten.

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 bis (nieuw)

Amendement nr. 1 (DOC 50 1915/ 003) wordt ingediend door de heer Ansoms (CD&V) (c.s.). Het strekt er toe een artikel 1 bis in het ontwerp op te nemen.

De spreker legt uit dat het amendement beoogt een coherente regeling voor prioritaire voertuigen in te voeren. Dat zulke regeling, die in Nederland reeds volledig uitgewerkt is, er momenteel onvoldoende in België is, werd bewezen door een incident waarbij de eerste minister betrokken was en waaruit enkele onduidelijkheden van de vigerende regeling naar voren kwamen:

- Welke feitelijke signalen zijn noodzakelijk om aanspraak te maken op de behandeling als prioritaire voertuig? Moet het zwaailicht opgezet worden? Moet de sirene geactiveerd worden?

- Maakt de eigenaar van een prioritaire voertuig steeds aanspraak op de voorziene bevoorrechte behandeling of hangt dit af van het doel van de verplaatsing? In de hypothese dat de oorzaak van de verplaatsing determinerend is, hoe dient een dringende opdracht dan te worden omschreven?

Ook is de rechtspositie van de hulpdiensten onvoldoende uitgebouwd. Momenteel kunnen zij bijvoorbeeld vervolgd worden omdat ze gebruik maken van de pechstrook van een autosnelweg, ook al redden zij hierdoor desgevallend mensenlevens. Diensten die mensen in

détail dans la note qu'il a transmise au parlement. L'avis du collège des procureurs généraux est également mis à la disposition de la commission.

M. André Smets (CDH) estime que la note n'est pas suffisamment concrète. Le parlement a le droit de savoir exactement, avant d'adopter éventuellement le projet, quelle sanction s'applique à une infraction déterminée.

M. Ansoms (CD&V) déplore que le parlement ne puisse pas consulter la note du groupe de travail qui a préparé le projet.

M. Jos Ansoms (CD&V) répète qu'il convient de procéder dès aujourd'hui à des réformes dans un grand nombre de domaines, parce que la prochaine grande réforme de la politique en matière de sécurité routière risque de ne pas être pour demain.

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 1^{er} bis (nouveau)

L'amendement n° 1 (DOC 50 1915/003), présenté par MM. Ansoms (CD&V) et consorts, vise à insérer un article 1 bis dans le projet.

L'intervenant explique que l'amendement vise à instaurer une réglementation cohérente pour les véhicules prioritaires. Contrairement aux règles précises en vigueur aux Pays-Bas, la réglementation applicable en ce domaine en Belgique est en effet lacunaire, ainsi que l'a montré un incident dans lequel le premier ministre a été impliqué, incident qui a mis en lumière quelques zones d'ombre :

- Quels sont les signaux qui doivent être utilisés concrètement pour que le véhicule puisse revendiquer le statut de véhicule prioritaire? Le gyrophare doit-il être actionné? La sirène doit-elle être activée?

- Le propriétaire d'un véhicule prioritaire revendique-t-il à tout moment le bénéfice du traitement prioritaire prévu ou cela dépend-il de la raison du déplacement? Si la cause du déplacement est déterminante, comment faut-il définir la notion de mission urgente?

De même, le statut juridique des services de secours est encore trop lacunaire. Actuellement, ces services peuvent être poursuivis, par exemple, pour avoir emprunté la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute, même si, en agissant de la sorte, ils ont sauvé des vies humaines.

nood bijstaan, moeten dus meer juridische bescherming krijgen, in het bijzonder omwille van de stijgende agressie in het verkeer.

De spreker licht toe dat volgens het amendement een opdracht als dringend wordt beschouwd indien er een verplaatsing is bij een dreigende verstoring van de openbare orde of bij de preventie van of de hulpverlening bij onmiddellijke of dreigende ernstige lichamelijke of stofelijke schade, die het belang van het wettelijk geregelde verkeersverloop overstijgt. Een minister die te laat dreigt te komen op een vergadering maakt in deze omschrijving geen aanspraak op een prioritaire verplaatsing. Het amendement verleent aan prioritaire voertuigen een solidere wettelijke basis en kent de koning de bevoegdheid toe om de regeling in concreto uit te werken.

De spreker dringt er bij de minister op aan het verkeersreglement in die zin te wijzigen dat bij de uitvoering van een dringende opdracht zowel het zwaailicht als de sirene moeten worden gebruikt. Ook dient de minister de technische normen van tonaliteit en geluidsterkte van de sirene vast te leggen. Tenslotte moeten prioritaire voertuigen uitgerust worden met technologie die de verkeerslichten kan beïnvloeden, zoals dat nu al bestaat voor trams.

De spreker concludeert dat de kern van het amendement erin bestaat dat de dringende opdracht voor prioritaire voertuigen in de wet moet omschreven worden omdat daarover degrootste onduidelijkheid bestaat. Is bijvoorbeeld een ziekenwagen die een zieke vervoert van het ene ziekenhuis naar het andere (zonder dat er levensgevaar dreigt) een dringende opdracht? Hebben een politiewagen of een brandweervagen die terugkeren van het uitvoeren van een opdracht op hun terugtocht nog een dringende opdracht?

De heer Daan Schalck (SP.A) deelt niet de vrees van de heer Ansoms dat na aanneming van het voorliggende ontwerp gedurende lange tijd geen initiatieven tot bevordering van de verkeersveiligheid meer zullen worden genomen.

Het wetsontwerp voert vele hervormingen door, die voornamelijk de verkeershandhaving betreffen en daardoor onderling een logische samenhang vertonen: een meer billijke categorisering van overtredingen, de afschaffing van de vervangende gevangenisstraf voor verkeersmisdrijven, de gedeeltelijke administratieve afhandeling van bepaalde overtredingen, de toewijzing

nes. Il convient donc d'assurer une meilleure protection juridique aux services qui portent assistance aux personnes en danger, en raison, surtout, de l'augmentation de l'agressivité au volant.

L'intervenant précise que, selon l'amendement, une mission est considérée comme urgente s'il s'agit d'un déplacement effectué en cas de risque de perturbation de l'ordre public, en vue de prévenir un dommage corporel ou matériel grave, effectif ou imminent ou afin de porter secours aux victimes, lorsque ce dommage prime l'intérêt de l'écoulement de la circulation tel qu'il est réglé par la loi. Selon cette définition, le véhicule d'un ministre qui risque d'arriver en retard à une réunion ne peut donc pas être considéré comme prioritaire. L'amendement tend à octroyer aux véhicules prioritaires une base légale plus solide et à laisser au Roi le soin d'élaborer concrètement la réglementation en la matière.

L'intervenant insiste auprès du ministre afin qu'il fasse en sorte de modifier le règlement général sur la police de la circulation routière de manière à ce qu'il doive toujours être fait usage simultanément du feu bleu clignotant et de l'avertisseur sonore spécial pour les missions urgentes. Il souhaite également que le ministre instaure une norme technique en ce qui concerne la puissance sonore et la tonalité de l'avertisseur sonore spécial. L'intervenant estime, enfin, qu'il y a lieu d'équiper les véhicules prioritaires d'un dispositif leur permettant de commuter automatiquement les feux lumineux, comme c'est déjà le cas pour les trams.

L'intervenant précise, en guise de conclusion, que l'amendement a pour principal objet de définir dans la loi la mission urgente pour les véhicules prioritaires, du fait que la plus grande confusion règne à ce sujet. Une ambulance qui transporte, par exemple, un malade d'un hôpital à l'autre (sans qu'il ait un risque de mort) accomplit-elle une mission urgente? Une voiture de police ou un camion de pompiers qui revient d'avoir accompli une mission est-il encore considéré comme accomplissant une mission urgente?

À l'inverse de M. Ansoms, *M. Daan Schalck (SP.A)* ne craint pas qu'après l'adoption du projet à l'examen, il faille encore attendre longtemps avant que de nouvelles initiatives en faveur de la sécurité routière soient prises.

Le projet de loi réalise de nombreuses réformes, qui concernent principalement le contrôle du respect des règles de circulation et constituent par conséquent un ensemble cohérent et logique: une catégorisation plus équitable des infractions, la suppression de la peine d'emprisonnement subsidiaire, le traitement administratif partiel de certaines infractions, l'affectation des sommes

van de geïnde middelen. Het luik over de afschaffing van het bijzonder toezicht op gemeentelijke politiereglementen is het enige gedeelte dat minder in die logica past. De toevoeging van andere hoofdstukken, waarin bijvoorbeeld de problematiek van de prioritaire voertuigen behandeld wordt, zal tot onwenselijke vertragingen aanleiding geven en zelfs tot een uitstel naar de volgende regeerperiode; het Parlement doet er zijns inziens dan ook goed aan het ontwerp aan te nemen en later andere wetgevende initiatieven m.b.t. concrete verkeersproblemen te nemen. De spreker is overigens van oordeel dat de vigerende regeling voor de prioritaire voertuigen wel volledig en sluitend is.

De minister stelt dat er in België een beperkt aantal prioritaire voertuigen is. Een grondige analyse van verschillende aspecten van de problematiek, zoals de doorstroming van het verkeer en het aantal gevallen van misbruik, is nodig vooraleer een hervorming kan overwogen worden. Binnen het kader van het voorliggende ontwerp is een aanpassing dus niet haalbaar. Zelf is ze tegenstander van een uitgebreide toekenning van het predikaat «prioritair voertuig». Indien er aantoonbaar grondige redenen bestaan om de bestaande regeling aan te passen, is ze bereid om later een initiatief te nemen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) betwist dat het wetsontwerp een coherent geheel vormt: uiteenlopende maatregelen die op één of andere manier met verkeersveiligheid te maken hebben, komen erin voor. Waarom werden wetsvoorstellen van diverse strekking aan het ontwerp toegevoegd als de ideeën die in die voorstellen figureren niet bij wijze van amendement in het ontwerp mogen worden ingeschreven? De bedoeling van de toevoeging mag er toch niet in bestaan om die voorstellen te doen verdwijnen zonder dat de erin vervatte problemen worden aangepakt?

Art. 2 tot 4

De minister verduidelijkt dat deze bepalingen het bijzonder toezicht van de federale overheid op de aanvullende politiereglementen afschaffen om gemeentebesturen de mogelijkheid te geven om sneller in te spelen op veranderende verkeerssituaties.

De heer Jos Ansoms (CD&V) stemt in met de afschaffing van het federaal toezicht. Hij wil wel verder gaan en ook de raadgevende commissies afschaffen.

Op vraag van *mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID)* beslist de commissie eenparig tot een taalkundige tekstaanpassing in de Nederlandse tekst van het artikel: «vervangen» komt in de plaats van «vervangt».

perçues. Le volet relatif à la suppression de la tutelle spécifique sur les règlements de la police communale est la seule partie qui s'inscrit moins bien dans cette logique. L'ajout d'autres chapitres, qui traitent par exemple de la problématique des véhicules prioritaires, entraînera un retard indésirable, voire un report à la prochaine législature. Selon l'intervenant, le Parlement a dès lors intérêt à adopter le projet et à prendre ultérieurement d'autres initiatives législatives concernant des problèmes de circulation concrets. L'intervenant estime d'ailleurs que la réglementation en vigueur en matière de véhicules prioritaires est exhaustive et satisfaisante.

La ministre explique qu'il y a un petit nombre de véhicules prioritaires en Belgique. Avant de pouvoir envisager une réforme, il y a lieu de procéder à une analyse approfondie des divers aspects de la problématique, dont la fluidité du trafic et le nombre d'abus. Une telle réforme n'est dès lors pas réalisable dans le cadre du projet à l'examen. Elle est elle-même favorable à une extension de l'octroi de l'appellation «véhicule prioritaire». S'il existe des raisons sérieuses et démontrables d'adapter la réglementation existante, elle est disposée à prendre une initiative ultérieurement.

M. Jos Ansoms (CD&V) conteste que le projet de loi forme un ensemble cohérent: il contient des mesures disparates, se rapportant d'une manière ou d'une autre à la sécurité routière. Pourquoi des propositions de loi de portée diverse ont-elles été jointes au projet si les idées qu'elles contiennent ne peuvent être inscrites dans le projet par voie d'amendement? Cette jonction ne peut tout de même pas avoir pour but de faire disparaître ces propositions sans aborder les problèmes qu'elles traitent?

Art. 2 à 4

La ministre précise que ces dispositions suppriment la tutelle spécifique de l'autorité fédérale sur les règlements complémentaires de police afin de donner aux administrations communales la possibilité de réagir plus rapidement face aux évolutions des conditions de circulation.

M. Jos Ansoms (CD&V) approuve la suppression de la tutelle fédérale. Il veut même aller plus loin et supprimer également les commissions consultatives.

À la demande de *Mme Frieda Brepoels (VU&ID)*, la commission décide à l'unanimité de corriger une faute grammaticale dans le texte néerlandais de la phrase introductive de l'article 2: «*vervangt*» est remplacé par «*vervangen*».

De spreekster vindt dat het gewoon administratief toezicht van de gewesten ook moet gelden voor de vermeldingen in artikel 4, meer in het bijzonder voor de reglementen die agglomeraties aanwijzen die meer dan één gemeente in beslag nemen. De minister opteert zelf voor een afschaffing van het federaal toezicht en dient deze optie dan ook consequent door te trekken. Om dit te verwezenlijken dient ze amendement nr. 2 in (DOC 50 1915/003), dat ertoe strekt het laatste lid van art. 3, § 2 te schrappen. De gewesten zullen vervolgens de kans krijgen om een eigen visie te ontwikkelen op de invulling van het toezicht op de reglementen.

De heer André Smets (CDH) oordeelt positief over de verruiming van de rol van de gemeenteraden voor de verzekering van de verkeersveiligheid. De gemeenten moeten dan ook over een voldoende stevig instrumentarium beschikken om efficiënte maatregelen te kunnen nemen.

De spreker vreest dat de afschaffing van het bijzonder federaal toezicht de voorstanders van de regionalisering van het verkeersbeleid argumenten geeft om hun eis kracht bij te zetten. Waarom worden gemeenten die een reglement aannemen met implicaties die hun grondgebied overschrijden niet verplicht om vooraf hun buurgemeenten te informeren, zodat die eventueel hun bezwaren kenbaar kunnen maken en laten beoordelen door een hogere overheid? De praktijk wijst uit dat een voorafgaandelijk overleg, bij voorkeur op het niveau van de politiezone, absoluut nodig is om belangrijke problemen te vermijden. Het bijzonder toezicht heeft nooit een grote belemmering gevormd voor de ontwikkeling van een eigen beleid; het federaal toezicht functioneert uitstekend en het gevaar bestaat dat de gewesten in gebreke blijven bij de invulling van hun gewoon administratief toezicht. Wie zal onaanvaardbare reglementen kunnen vernietigen?

Een flexibeler gemeentelijk verkeersbeleid zal bevorderd worden door de afschaffing van het verplicht advies van de raadgevende commissies. De afschaffing van de verplichting heeft volgens de spreker implicaties voor artikel 7 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer; om een coherente lezing van die wetten te verzekeren, moet dat artikel dan ook aangepast worden. Kunnen de commissies overigens niet beter afgeschaft worden, ook vanuit de wetenschap dat ze nooit goed hebben gefunctioneerd?

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) is van oordeel dat de afschaffing van het bijzonder federaal toezicht op aanvullende reglementen tot een wer-

L'intervenante estime que la tutelle administrative ordinaire des régions doit également s'appliquer aux points énumérés à l'article 4, plus particulièrement aux règlements qui désignent des agglomérations s'étalant sur plus d'une commune. Optant elle-même pour une suppression de la tutelle fédérale, la ministre doit se montrer conséquente en supprimant aussi cette tutelle pour les points en question. Pour ce faire, elle présente l'amendement n° 2 (DOC 50 1915/003), qui tend à supprimer le dernier alinéa de l'article 3, § 2. Les régions auront ainsi l'opportunité de concevoir la tutelle sur les règlements comme elles l'entendent.

M. André Smets (CDH) juge positif le renforcement du rôle des conseils communaux en vue de garantir la sécurité routière. Les communes doivent par conséquent disposer d'un ensemble d'instruments suffisamment étoffé pour pouvoir prendre des mesures efficaces.

L'intervenant craint que la suppression de la tutelle spéciale exercée par le pouvoir fédéral fournisse des arguments aux tenants de la régionalisation de la politique en matière de circulation pour renforcer leurs exigences. Pourquoi les communes qui adoptent un règlement ayant des implications au-delà de leur territoire ne sont-elles pas tenues d'informer préalablement leurs voisines, de manière que celles-ci puissent éventuellement faire connaître leurs objections et les soumettre à l'examen d'une autorité supérieure? La pratique montre qu'une concertation préalable, de préférence au niveau de la zone de police, est absolument nécessaire pour éviter des problèmes sérieux. La tutelle spéciale n'a jamais constitué un gros obstacle au développement d'une politique propre; la tutelle fédérale fonctionne à la perfection, alors qu'il risque d'y avoir des lacunes dans l'organisation par les régions de leur tutelle administrative ordinaire. Qui pourra annuler des règlements inacceptables?

La suppression de l'obligation de demander l'avis des commissions consultatives contribuera à assouplir la politique communale en matière de circulation. L'intervenant estime que cette suppression aura des implications en ce qui concerne l'article 7 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière; il faudrait par conséquent remanier cet article pour garantir une interprétation cohérente de ces lois. Ne serait-il d'ailleurs pas préférable de supprimer les commissions, notamment parce qu'il est notoire qu'elles n'ont jamais bien fonctionné?

Mme Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) estime que la suppression du contrôle spécial fédéral des règlements complémentaires mène à une autonomie

kelijke autonomie van de gemeenten inzake verkeersbeleid leidt. Indien er problemen zouden zijn, beschikken de gewesten over de mogelijkheid om, in het kader van hun administratief toezicht, regelgeving aan te nemen die een antwoord formuleert op de door de heer Smets geschetste vragen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement nr. 10 in (DOC 50 1915/003), dat tegemoetkomt aan de door de heer Smets geuite bezorgdheid. Het amendement opteert voor een verplichte overzending van de aanvullende reglementen aan de aangrenzende gemeenten, die ertegen bezwaar kunnen aantekenen bij de provinciegouverneur. De gouverneur dient vervolgens overleg tussen de gemeenten te organiseren; bij gebrek aan overeenstemming is er een sanctie, met name de nietigheid van het reglement. Deze soepele formule is een goed alternatief voor de bestaande provinciale commissies, die nooit behoorlijk hebben gefunctioneerd. In het ontwerp moet minstens nagedacht over een goed alternatief voor de huidige regeling; zich vergenoegen met een potentieel optreden van de gewesten is onvoldoende.

De heer Jean Depreter (PS) wijst erop dat het ontwerp het federaal bijzonder toezicht gedeeltelijk behoudt, meer bepaald voor reglementen die strekken tot aanduiding van agglomeraties die meer dan één gemeente in beslag nemen of die betrekking hebben op de militaire wegen die openstaan voor het openbaar verkeer.

De heer Daan Schalck (SPA) wijst op het feit dat gemeentelijke reglementen meestal geen gevolgen hebben voor andere gemeenten; een aanzienlijke verzwarende van de procedure om de inwerkingtreding van een (uitzonderlijk) problematisch reglement te verhinderen, is onwenselijk.

De spreker wijst er ook op dat reglementen op een correcte wijze moeten worden kenbaar gemaakt en dat iedereen die zich benadeeld voelt vervolgens over een periode van 30 dagen beschikt om eventuele bezwaren kenbaar te maken.

De minister opteert niet voor de afschaffing van de raadgevende commissies: hun advies zal slechts facultatief zijn en hoeft daarom niet tot onnodige vertragingen te leiden.

Een regionalisering van het verkeersbeleid draagt niet haar goedkeuring weg. Zij is wel voorstander van een grotere rol voor de actoren op het terrein, waartoe de burgemeesters ongetwijfeld behoren.

Overleg tussen gemeenten is steeds mogelijk. Het is onnodig hiervan een verplichting te maken omdat dit de

réelle des communes en matière de politique de sécurité routière. Si des problèmes devaient se poser, les régions ont-elles la possibilité d'adopter, dans le cadre de leur contrôle administratif, une réglementation qui répond aux questions évoquées par M. Smets ?

M. Jos Ansoms (CD&V) présente un amendement (n° 10 – DOC 50 1915/003), qui répond à la préoccupation exprimée par M. Smets. L'amendement opte pour une transmission obligatoire des règlements complémentaires aux communes limitrophes, qui peuvent introduire une réclamation contre ceux-ci auprès du gouverneur de province. Celui-ci doit ensuite organiser une concertation entre les communes. À défaut d'accord, le règlement est frappé de nullité. Cette formule souple constitue une bonne alternative aux commissions provinciales existantes, qui n'ont jamais fonctionné correctement. Le projet doit au moins envisager une bonne alternative à la réglementation actuelle; on ne peut se contenter d'une intervention potentielle des régions.

M. Jean Depreter (PS) souligne que le projet maintient en partie le contrôle spécial fédéral, plus particulièrement pour les règlements qui ont trait à la désignation des agglomérations qui s'étalent sur plus d'une commune ou qui ont trait aux voies militaires ouvertes à la circulation publique.

M. Daan Schalck (SPA) souligne que les règlements communaux n'ont, la plupart du temps, aucun effet sur les autres communes; il n'est dès lors pas souhaitable d'alourdir sensiblement la procédure afin d'empêcher l'entrée en vigueur d'un règlement qui pose (exceptionnellement) problème.

L'intervenant fait également observer que les règlements doivent être correctement portés à la connaissance de tout un chacun et que toute personne se sentant lésée dispose, ensuite, d'une période de trente jours pour formuler d'éventuelles objections.

La ministre n'opte pas pour la suppression des commissions consultatives: l'avis de celles-ci ne sera que facultatif et n'engendrera dès lors pas nécessairement des retards inutiles.

Elle n'est pas partisane d'une régionalisation de la politique en matière de circulation routière, mais préconise, en revanche, que les acteurs de terrain, dont font indubitablement partie les bourgmestres, jouent un rôle plus important.

Une concertation entre les communes est toujours possible. Il est, par contre, inutile d'en faire une obliga-

besluitvorming kan vertragen en omdat het gewoon administratief toezicht, dat door de gewesten ten volle kan uitgeoefend worden, blijft bestaan. Amendement nr. 10 van de heer Ansoms overschrijdt de bevoegdheden van de federale overheid omdat erin een opdracht gegeven wordt aan de provinciegouverneur, wat sinds de regionalisering van de Provinciewet een gewestelijke bevoegdheid is. De gewesten hebben dus de taak om regelingen te treffen die de inwerkingtreding van reglementen met onwenselijke gevolgen voor buurgemeenten verhinderen. Niettemin verklaart de minister zich bereid tot een onderzoek naar de juridische mogelijkheden van een federaal optreden dat de procedures niet verzwaart. Overigens blijft het bijzonder federaal toezicht inderdaad bestaan in twee gevallen: grenzen van de agglomeraties en militaire wegen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) is van mening dat de normale wijze van bekendmaking van een reglement niet volstaat om de buurgemeenten in voldoende mate te informeren. Hij formuleert een mogelijke oplossing voor het door de minister aangewezen bevoegdheidsprobleem. In het ontwerp kan het verplichte intergemeentelijk overleg worden opgenomen; indien een buurgemeente vervolgens bezwaren verwoordt, dient het gewoon administratief toezicht door het bevoegde gewest uitgeoefend te worden. Indien het gewest ervoor opteert om niet te interfereren, kan het reglement automatisch van kracht worden.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) vindt dat ook de oplegging van een informatieverplichting tot de bevoegdheid van de gewesten moet behoren.

De heer Jos Ansoms (CD&V) (c.s.) dient amendement nr. 8 in (DOC 50 1915/001), dat een nalatigheid in artikel 3 van het ontwerp rechtzet: de schrapping van artikel 2bis in het ontwerp heeft implicaties voor de andere bepalingen uit de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 die naar artikel 2bis verwijzen, wat dan ook in het ontwerp moet geëxpliciteerd worden.

De minister stemt in met deze legistische verbetering.

Met zijn *amendement nr. 16* beoogt *de heer André Smets (cdH)* dezelfde wetgevingstechnische correcties aan te brengen als die met amendement nr. 8.

Met haar *amendement nr. 7* op artikel 4 (DOC 50 1915/003) beoogt *mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID)* een tekstcorrectie aan te brengen in artikel 3, § 1, van de gecoördineerde wetten. *De minister* en *de commissie* stemmen met die correctie in.

tion, étant donné que cela risquerait de ralentir la prise de décision et que la tutelle administrative ordinaire, qui peut être exercée pleinement par les régions, sera toujours d'application. L'amendement n° 10 de M. Ansoms outrepassé les pouvoirs de l'autorité fédérale, étant donné qu'il tend à confier une mission au gouverneur de province, ce qui est une compétence régionale depuis la régionalisation de la loi provinciale. Il incombe donc aux régions de prendre des mesures afin d'empêcher l'entrée en vigueur de règlements portant préjudice à des communes voisines. La ministre se déclare toutefois prête à examiner les possibilités juridiques permettant de prévoir une intervention fédérale qui n'alourdirait pas les procédures. Par ailleurs, le pouvoir fédéral continuera en effet d'exercer une tutelle spéciale dans deux cas: en ce qui concerne les limites des agglomérations, et en ce qui concerne les voies militaires.

M. Jos Ansoms (CV&V) estime que les modalités normales de publication d'un règlement ne suffisent pas pour informer dûment les communes voisines. Il propose une éventuelle solution pour le problème de compétences soulevé par le ministre. Le projet pourrait imposer une concertation intercommunale; dans ce cas, si une commune avoisinante formule des objections, ce sera à la région compétente qu'il appartiendra d'exercer la tutelle administrative ordinaire. Si la région choisit de ne pas intervenir, le règlement peut automatiquement entrer en vigueur.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) estime que le pouvoir d'imposer une obligation d'information doit également revenir aux régions.

M. Jos Ansoms (CD&V) et consorts présentent un amendement (n° 8, DOC 50 1915/ ???) qui tend à corriger un oubli dans l'article 3 du projet: la suppression de l'article 2bis proposée dans le projet a des répercussions sur d'autres dispositions des lois coordonnées du 16 mars 1968, qui renvoient à cet article 2bis. Il convient que le projet le précise.

Le ministre marque son accord sur cette correction d'ordre légistique.

M. Smets (CDH) introduit l'amendement n° 16, qui vise les mêmes corrections légistiques que celles de l'amendement n° 8.

Par son amendement n° 7 à l'article 4 (doc. 50 1915/3), *Mme Brepoels (VU&ID)* propose une correction de texte à l'article 3, § 1^{er}, des lois coordonnées; la ministre et la commission approuvent cette correction.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) dient op artikel 4 amendement nr. 2 (DOC 50 1915/003) in, dat tot doel heeft het tweede lid van § 2 te schrappen teneinde het federale toezicht op de betrokken bijkomende reglementen af te schaffen.

De heer Jean Depreter (PS) werpt tegen dat indien de federale bevoegdheid wordt gehandhaafd voor bepaalde specifieke bijkomende reglementen, ook het federale toezicht moet worden behouden voor die bijkomende reglementen die de gemeenten zouden vaststellen zo de bevoegde federale minister dat niet doet.

De heer Jos Ansoms (CD&V) attendeert erop dat de bepalingen van artikel 3 van de gecoördineerde wetten niet alleen betrekking hebben op de aanwijzing van «de agglomeraties», maar ook op «de militaire wegen». Hij stelt voor de federale bevoegdheid af te schaffen wat de aanwijzing van die agglomeraties betreft, indien het juridisch onderzoek dat de minister zal doen uitvoeren als gevolg van de bespreking van artikel 3 en van zijn amendement nr. 10 de mogelijkheid biedt een oplossing aan te reiken. Voor de militaire wegen moet de federale bevoegdheid volgens hem worden gehandhaafd.

De minister herinnert eraan dat de hier bedoelde «agglomeratie» die is welke wordt omschreven in het algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer; sommige agglomeraties bestrijken verschillende gemeenten en daarom moet het vraagstuk in al zijn facetten worden onderzocht.

De heer André Smets (cdH) suggereert om de leesbaarheid van de agglomeratieborden te verbeteren. Hoe staat de minister daar tegenover?

De minister antwoordt dat dit aspect aan bod komt bij de voorbereiding van de Straatcode.

In zijn amendement nr. 9 (DOC 50 1915/003) stelt *de heer Jos Ansoms (CD&V)* voor om in §1, 2°, het woord «vervoer» te vervangen door «verkeer», teneinde de tekst terminologisch in overeenstemming te brengen met het vigerende artikel 3, § 1, 4°. Het betreft een rechtzetting van een vergissing.

De minister gaat met dit amendement akkoord.

In haar amendement nr. 14 (DOC 50 1915/003) stelt *mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID)* de afschaffing voor van de raadgevende commissies voor de groepen van gemeenten, zoals die momenteel bestaan overeenkomstig artikel 7 van de gecoördineerde wetten.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) propose un amendement n° 2 à l'article 4 (doc. 50 1915/3), visant à supprimer l'alinéa 2 du § 2, afin de supprimer également la tutelle fédérale sur les règlements complémentaires concernés

M. Jean Depreter (PS) objecte que si la compétence fédérale est maintenue pour certains règlements complémentaires spécifiques, il convient de maintenir aussi la tutelle fédérale pour ces règlements complémentaires que les communes arrêteraient à défaut du ministre fédéral compétent.

M. Jos Ansoms (CD&V) fait observer que les dispositions de l'article 3 des lois coordonnées concernent non seulement la désignation des agglomérations mais également les voies militaires. Il propose de supprimer la compétence fédérale en ce qui concerne la désignation des agglomérations, si l'examen juridique auquel la ministre fera procéder à la suite de la discussion de l'article 3 et de son amendement n° 10 permettrait de dégager une solution ; la compétence fédérale en ce qui concerne les voies militaires lui paraît cependant devoir être maintenue.

La ministre rappelle que l'agglomération dont il s'agit ici est celle qui est définie par le Code de la route ; certaines agglomérations étendent leur territoire sur plusieurs communes et la question doit donc être examinée dans toutes ses dimensions.

M. André Smets (cdH) suggère d'améliorer la lisibilité des panneaux d'agglomération. Qu'en pense la ministre ?

La ministre répond que la question est à l'examen dans le cadre du Code de la rue.

Par son amendement n° 9 (doc. N° 50 1915/3), *M. Ansoms* propose de remplacer au § 1^{er}, 2° les mots « transport en commun » par les mots « circulation publique », qui correspondent à la formulation de l'article 3, § 1^{er}, 4° actuel ; il s'agit de corriger une erreur.

La ministre se rallie à cet amendement.

Par son amendement n° 14 (doc. 50 1915/3), *Mme Brepoels* propose de supprimer les commissions consultatives créées pour des ensembles de communes, prévues à l'article 7 actuel des lois coordonnées.

De heer Jos Ansoms (CD&V) schaaft zich achter dat amendement, op voorwaarde dat de minister een oplossing voorstelt voor het reeds besproken knelpunt van de aanvullende reglementen waarvan de effecten verder reiken dan het grondgebied van de gemeente.

In zijn *amendement nr. 11* (DOC 50 1915/003) stelt *de heer Jos Ansoms (CD&V)* voor om vanaf nu een vergunningsplicht in te stellen voor het vormen van voertuigkaravanen in het raam van recreatieve manifestaties. Soms hebben die manifestaties een uitermate grote maatschappelijke dimensie, maar ze hinderen echter het wegverkeer, brengen de verkeersveiligheid in het gedrang en ontsnappen aan de bepalingen inzake de sportwedstrijden.

Volgens *de heer Daan Schalck (SPA)* moeten de reglementen op het wegverkeer tijdens de in het amendement van de heer Ansoms bedoelde manifestaties hoe dan ook worden nageleefd. Dreigt de voorgestelde oplossing het niet bijzonder zwaar of zelfs onmogelijk te maken dergelijke manifestaties te organiseren, zeker wanneer ze het grondgebied van veel gemeenten aandoen? Hij suggereert om voor die manifestaties met motorvoertuigen een gedragscode op te stellen, zoals die nu ook al voor wielergroepen bestaat.

De heer Jos Ansoms (CD&V) merkt op dat de bepalingen inzake het wegverkeer weliswaar moeten worden nageleefd, maar dat een en ander vaak niet gebeurt. Precies daarom ware het raadzaam voor die afwijkingen een wettelijke basis en voorwaarden vast te leggen.

De heer Hugo Philtjens (VLD) steunt het voorstel van de heer Ansoms, omdat het een oplossing aanreikt voor een écht probleem.

De minister voelt weinig voor de voorgestelde oplossingen, maar is wel bereid het door de heer Ansoms aangekaarte probleem te onderzoeken.

Amendement nr. 12 (DOC 50 1915/003) van *de heer Jos Ansoms (CD&V)* strekt tot invoeging van een artikel 4^{quater} (*nieuw*) met betrekking tot de betaalbaarheid van de rij-opleiding. Het voorgestelde artikel behelst een wijziging van artikel 23 van de gecoördineerde wetten, ten einde de Koning te machtigen terzake een maximumtarief te bepalen.

M. Ansoms se rallie à cet amendement à la condition que la ministre propose une formule répondant au problème déjà discuté des règlements complémentaires dont les effets s'étendent au-delà du territoire de la commune.

Par son amendement n° 11 (doc. 50 1915/3), *M. Ansoms* propose de soumettre à une autorisation l'organisation de caravanes de véhicules qui, dans le cadre de manifestations récréatives, parfois à caractère éminemment social, perturbent la circulation et mettent en péril la circulation routière. Ces manifestations ne sont pas soumises aux dispositions relatives aux manifestations sportives.

M. Schalck relève que dans le cas des manifestations visées par l'amendement de *M. Ansoms*, les règlements en matière de circulation routière doivent être observés. La solution proposée ne risque-t-elle pas d'alourdir considérablement l'organisation de telles manifestations, principalement lorsqu'elles sont destinées à traverser le territoire d'un grand nombre de communes, voire même d'en empêcher l'organisation ? Il propose de prévoir pour ce type de manifestation motorisée un code de conduite, à l'instar de ce qui existe pour les groupes de cyclistes.

M. Ansoms fait observer que les dispositions en matière de circulation routière doivent être observées, mais ne le sont le plus souvent pas ; c'est précisément la raison pour laquelle il conviendrait d'assurer une base légale et des conditions pour ces dérogations.

M. Philtjens soutient la proposition de *M. Ansoms*, qui vise un problème réel.

La ministre n'est guère favorable aux dispositions proposées mais est disposée à examiner le problème exposé par *M. Ansoms*.

L'amendement n° 12 (doc. 50 1915/3) de *M. Ansoms* propose l'insertion d'un article 4^{quater}, et concerne le coût de la formation à la conduite ; il vise à modifier l'article 23 des lois coordonnées pour permettre la fixation d'un tarif maximum par le Roi.

Amendement nr. 15 (DOC 50 1915/003), dat een aanpassing in artikel 2 beoogt, wordt ingediend door de heer André Smets.

Aangezien de minister zich akkoord heeft verklaard met de idee van het door de heer Ansoms ingediende amendement nr. 10, tot invoeging van een artikel 4bis (nieuw), dienen mevrouw Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) en de heer Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO) amendement nr. 68 (DOC 50 1915/005) in, tot invoeging, in artikel 2 van een laatste lid, dat erin voorziet dat de aanvullende reglementen, uiterlijk 15 dagen na goedkeuring ervan door de gemeenteraad, naar de aangrenzende gemeenten worden overgezonden.

De minister constateert dat de amendementen nr. 8 van de heer Ansoms en nr. 16 van de heer Smets ertoe strekken een aantal wetgevingstechnische correcties aan het wetsontwerp aan te brengen. Zij kan zich daarin vinden en laat het aan de commissie over om te beoordelen of het daarbij om technische correcties gaat.

De minister stelt dat een aantal aanvullende reglementen, met name de reglementen als bedoeld in artikel 3, § 1, 1° en 2°, van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, een federale bevoegdheid moeten blijven.

Amendement nr. 7 van mevrouw Brepoels draagt de goedkeuring van de minister en van de commissie weg.

De minister stemt ook in met amendement nr. 9 van de heer Ansoms, tot het herstellen, in het 2° van diezelfde paragraaf, van een correctere terminologie.

Artikel 4bis (nieuw)

Amendement nr. 10 (DOC 50 1915/003) van de heren Ansoms en Van Eetvelt strekt tot de invoeging van een artikel 4bis.

Amendement nr. 14 (DOC 50 1915/003) van mevrouw Brepoels beoogt eveneens de invoeging van een artikel 4bis.

Amendement nr. 18 (DOC 50 1915/003) van de heer Smets strekt ook tot de invoeging van een artikel 4bis.

In verband met amendement nr. 10 van de heer Ansoms en amendement nr. 14 van mevrouw Brepoels wijst de minister erop dat ze slaan op het effect van beslissingen die door een gemeente op het grondgebied van een of meer andere gemeenten worden genomen.

L'amendement n° 15 (DOC 50 1915/003) tendant à modifier l'article 2 est déposé par M. André Smets.

En ce qui concerne l'article 2 la ministre s'étant ralliée au principe de l'amendement n° 14 de M. Ansoms, visant l'insertion d'un article 4bis nouveau, Mme Coenen et M. Vanoost proposent l'amendement n° 68 (doc. 50 1915/005) tendant à insérer un dernier alinéa à cet article, lequel prévoit la transmission aux communes limitrophes des règlements complémentaires adoptés par le conseil communal, dans les 15 jours de leur adoption.

Pour l'article 3 la ministre constate que les amendements n° 8 de M. Ansoms et n° 16 de M. Smets proposent des corrections légistiques au projet auxquelles elle peut se rallier et elle laisse à la commission le soin d'apprécier s'il s'agit de corrections techniques.

En ce qui concerne l'article 4 la ministre considère devoir maintenir la compétence fédérale sur certains règlements complémentaires, à savoir les règlements visés à l'article 3, § 1^{er}, 1° et 2° des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968.

L'amendement n° 7 de Mme Brepoels a recueilli l'assentiment de la ministre et de la commission.

L'amendement n° 9 de M. Ansoms, rétablissant une terminologie plus correcte au 2° de ce même paragraphe, recueille l'assentiment de la ministre.

Article 4bis (nouveau)

L'amendement n° 10 (DOC 50 1915/003) de MM. Ansoms et Van Eetvelt tend à insérer un article 4bis.

L'amendement n° 14 (DOC 50 1915/003) de Mme Brepoels tend également à insérer un article 4bis.

L'amendement n° 18 (DOC 50 1915/003) de M. Smets tend aussi à insérer un article 4bis.

En ce qui concerne les amendements n° 10 de M. Ansoms et n° 14 de Mme Brepoels, la ministre rappelle qu'ils concernent l'effet de décisions prises par une commune sur le territoire d'une ou de plusieurs autres communes.

Amendement nr. 14 stelt een overleg op het niveau van de provinciegouverneur voor. Door de op 1 juli 2002 in werking getreden wet van 13 juli 2001 werd de bevoegdheid van de provinciegouverneurs evenwel naar de gewesten overgeheveld. De minister kan dan ook alleen maar haar goedkeuring hechten aan de paragraaf van het amendement van de heer Ansoms, dat ertoe strekt de gemeenten te verplichten de aangrenzende gemeenten in te lichten over de aanvullende reglementen die ze hebben aangenomen.

De heer André Smets (cdH) stelt dat die informatie moet worden meegedeeld vóór de beslissing werd genomen.

De heer Daan Schalck (SP.a) is van mening dat het voorstel van de heer Smets bijzonder moeilijk uit te voeren valt.

De heer Jos Ansoms (CD&V) blijft erbij dat de provinciegouverneur terzake bevoegd is en pleit ervoor dit amendement integraal te handhaven.

Hij verheugt zich er evenwel over dat de minister zich in het door hem ingediende amendement kan vinden, zij het slechts in één paragraaf.

De minister preciseert dat de wijziging van deze wetsbepaling niet langer onder de bevoegdheid van de federale wetgever ressorteert.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) merkt op dat de door amendement nr. 68 in artikel 2 aangebrachte wijziging ook op artikel 4, § 1, 1^o, van toepassing behoort te zijn.

De minister blijft bij haar standpunt in verband met de federale bevoegdheid over niet alleen de militaire wegen, maar tevens over de agglomeraties die zich over meer dan een gemeente uitstrekken.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) vindt dat die argumenten geen hout snijden.

Artikel 4ter (nieuw)

Amendement nr. 11 (DOC 50 1915/003) van de heren Ansoms en Van Eetvelt beoogt de invoeging van een artikel 4ter.

De minister kan amendement nr. 11 van de heer Ansoms niet onderschrijven, dat voorziet in vergunningen voor activiteiten in de recreatieve sfeer; zij gaat er immers van uit dat tal van omstandigheden aanleiding kunnen geven tot soortgelijke vergunningen.

L'amendement n° 14 propose une concertation au niveau du gouverneur de la province. Toutefois, la compétence des gouverneurs de province a été régionalisée par la loi du 13 juillet 2001, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2002. La ministre ne peut donc se rallier qu'au paragraphe de l'amendement de M. Ansoms, qui vise l'obligation pour les communes d'informer les communes avoisinantes des règlements complémentaires qu'elles ont adopté.

M. Smets considère que cette information doit être communiquée avant la décision.

M. Schalck estime que la proposition de M. Smets est particulièrement malaisée à mettre en œuvre.

M. Ansoms maintient que le gouverneur de province est compétent et plaide en faveur du maintien de l'entièreté de l'amendement. Il se réjouit toutefois que la ministre se rallie, fût-ce à un seul paragraphe, de ses amendements.

La ministre précise que la modification de cette disposition légale n'est plus de la compétence du législateur fédéral.

Mme Brepoels fait observer que la modification apportée à l'article 2 par l'amendement n° 68 devrait également s'appliquer à l'article 4, § 1^{er}, 1^o.

La ministre maintient son point de vue en ce qui concerne la compétence fédérale, non seulement des voies militaires, mais également des agglomérations qui s'étendent sur plus d'une commune.

Mme Brepoels s'inscrit en faux contre ces arguments.

Article 4ter (nouveau)

MM. Ansoms et Van Eetvelt présentent un amendement (n° 11 – DOC 50/1915/003) tendant à insérer un article 4ter.

La ministre ne peut se rallier à l'amendement n° 11 de M. Ansoms qui prévoit des autorisations dans le cadre d'événements récréatifs; elle considère en effet que de nombreuses circonstances peuvent donner lieu à de telles autorisations.

Artikel 4quater (nieuw)

Amendement nr. 12 (DOC 50 1915/003) van de heren Ansoms en Van Eetvelt beoogt de invoeging van een artikel 4quater.

De heer Jos Ansoms (CD&V) verduidelijkt dat het amendement de Koning de mogelijkheid geeft om maximumtarieven te bepalen voor de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rij scholen. De rij scholen zijn zelf vragende partij voor een bepaling in die zin.

De minister stelt dat de oplegging van maximumtarieven strijdig is met de regelgeving van de Europese Unie en dat de praktijk van de maximumtarieven in het buitenland de prijs erosie ongunstig beïnvloedt.

Artikel 5

Amendement nr. 7 (DOC 50 1915/003) wordt ingediend door de heer Smets.

Amendement nr. 13 (DOC 50 1915/003) wordt ingediend door de heren Ansoms en Van Eetvelt.

Amendement nr. 21 (DOC 50 1915/004) van de heren Ansoms en Van Eetvelt is een subamendement op amendement nr. 13.

De heer Jos Ansoms (CD&V) legt uit dat amendement nr. 13 de oplegging van beperkingen van de rechten die voortvloeien uit het bezit van een rijbewijs mogelijk maakt voor chauffeurs die de bijscholing nog niet hebben gevolgd. Die bijscholing moet binnen twee jaar na het behalen van het rijbewijs gevolgd worden. Wie dat niet doet, heeft na afloop van die opvolgingsperiode volgens het amendement geen rechtsgeldig rijbewijs meer; zijn rijbewijs verleent vanaf dan enkel nog toegang tot de bijscholing.

In bijkomende orde voorziet amendement nr. 21 niet in beperkingen tijdens de opvolgingsperiode, maar wel in het verlies van de rechtsgeldigheid van het rijbewijs indien aan het einde van de opvolgingsperiode nog steeds geen bijscholing werd gevolgd.

De spreker vindt de bepaling over de invoering van lessen in defensief rijden belangrijk om twee redenen: omdat jongeren meer zware ongevallen veroorzaken dan gerechtvaardigd is volgens hun aandeel in de volledige groep van de chauffeurs en omdat ze te veel betalen voor een autoverzekering.

Article 4quater (nouveau)

MM. Ansoms et Van Eetvelt présentent un amendement (n° 12 – DOC 50/1915/003) tendant à insérer un article 4quater.

M. Jos Ansoms (CD&V) précise que l'amendement tend à autoriser le Roi à fixer des tarifs maximums pour la formation à la conduite et les cours de perfectionnement dispensés dans les écoles de conduite agréées. Cette disposition vise à répondre à la demande des écoles de conduite.

Le ministre déclare que l'imposition de tarifs maximums va à l'encontre de la réglementation européenne et que la pratique des tarifs maximums à l'intranger a un effet négatif sur l'érosion des prix.

Article 5

M. Smets présente un amendement (n° 7 – DOC 50 1915/003).

MM. Ansoms et Van Eetvelt présentent un amendement (n° 13 – DOC 50/1915/003).

L'amendement n° 21 de MM. Ansoms et Van Eetvelt est un sous-amendement à l'amendement n° 13.

M. Jos Ansoms (CD&V) explique que l'amendement n° 13 prévoit de restreindre les droits découlant de la possession d'un permis de conduire pour les conducteurs qui n'ont pas encore suivi de cours de perfectionnement. Ces cours de perfectionnement doivent être suivis dans les deux années suivant l'obtention du permis de conduire. Les conducteurs qui ne satisfont pas à cette condition n'ont plus de permis de conduire valable à l'expiration de cette période de suivi; depuis ce moment, leur permis de conduire leur donne uniquement accès aux cours de perfectionnement.

En ordre subsidiaire, l'amendement n° 21 prévoit de ne pas imposer de restrictions au cours de la période de suivi, mais prévoit que le permis de conduire n'est plus valable si des cours de perfectionnement n'ont toujours pas été suivis au terme de la période de suivi.

L'intervenant estime que la disposition relative à l'organisation de cours de conduite défensive est importante pour deux raisons: parce que les jeunes provoquent plus d'accidents graves que ce qui est justifié selon leur part dans le nombre total des conducteurs et parce qu'ils paient trop pour leur assurance.

Tot nu toe werd door de meerderheid steeds geweigerd de problematiek van de dure verzekeringen op een fundamentele manier te verhelpen, terwijl nochtans verschillende oplossingen mogelijk zijn:

- Een BTW-verlaging
- Een beperking van het bedrag van de verzekeringspremie voor jongeren, dat niet meer dan 25 % hoger zou mogen liggen dan het gemiddelde. Dit kan opgevangen worden door meer solidariteit van de oudere chauffeurs, die dan een iets hogere premie zouden moeten betalen.

Een gevolg van de dure verzekeringen is dat veel jongeren onverzekerd met de wagen rijden.

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) erkent het probleem van de betaalbaarheid van autoverzekeringen voor jongeren. Hij denkt dat een dirigistische maatregel als die in het voorstel van de heer Ansoms niet wenselijk is. Hij kan instemmen met een verlaging van de premies voor jongeren die bereid zijn een cursus defensief rijden te volgen; verzekeringsmaatschappijen zullen dit zeker onderschrijven omdat jongeren die verantwoord rijden vanzelfsprekend minder ongevallen veroorzaken.

De spreker stelt voor om in de commissie voor het Bedrijfsleven een hoorzitting te houden met de verzekeringssector.

De heer Daan Schalck (SP.A) gelooft in de oprichting van een fonds, dat gefinancierd wordt door de verzekeringsmaatschappijen.

De spreker is van oordeel dat de te dure autoverzekeringen voor jongeren het gevolg zijn van een te ver doorgedreven liberalisering. Vroeger konden verzekeraars contracten van 10 jaar afsluiten en aldus de risico's bij jonge klanten in de tijd spreiden; doordat elke verzekerde nu jaarlijks van maatschappij kan veranderen, zien verzekeraars zich ertoe verplicht om hun horizon tot één jaar te beperken, waardoor het risico en de bijhorende premie hoger worden. De liberalisering heeft voor de klanten dus geen voordelen opgeleverd.

Het is ook niet correct dat de autoverzekering wettelijk verplicht is, maar daarnaast volledig door de markt wordt ingevuld. Is het logisch dat de verzekering van alle klanten van een makelaar in een pennentrek kunnen worden opgezegd, ook chauffeurs die nog nooit een ongeval hebben veroorzaakt ?

Indien het voorstel van de heer Ansoms (een verbod op premies die de gemiddelde prijs met meer dan 25 %

Jusqu'à présent, la majorité avait toujours refusé de remédier de façon fondamentale au problème du coût élevé des assurances, alors que différentes solutions existent :

- une diminution du taux de TVA ;
- une limitation du montant de la prime d'assurance pour les jeunes, montant qui ne pourrait être supérieur de 25% à la moyenne. Cette limitation pourrait être compensée grâce à la solidarité des conducteurs plus âgés, dont la prime augmenterait légèrement.

Une des conséquences du coût élevé des assurances est que de nombreux jeunes roulent en voiture sans être assurés.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) reconnaît que le coût trop élevé des assurances automobile représente un problème pour les jeunes. Il estime qu'une mesure dirigiste, telle que celle qui figure dans la proposition de M. Ansoms, n'est pas souhaitable. Il souscrit, par contre, à une diminution des primes au profit des jeunes qui se déclarent prêts à suivre un cours de conduite défensive. Les compagnies d'assurances approuveront certainement cette mesure, étant donné que les jeunes qui conduisent de manière responsable provoquent, de toute évidence, moins d'accidents.

L'intervenant propose d'organiser une audition en commission de l'Économie avec des représentants du secteur des assurances.

M. Daan Schalck (SP.A) croit en la création d'un fonds financé par les compagnies d'assurances.

L'intervenant estime que c'est à cause de la libéralisation trop poussée du marché que le coût des assurances automobiles est trop élevé pour les jeunes. Auparavant, les assureurs pouvaient conclure des contrats pour une durée de dix ans et étaient dès lors en mesure de répartir dans le temps les risques que présentaient les jeunes conducteurs. Étant donné que, maintenant, tout assuré peut changer de compagnie chaque année, les assureurs se sont vus obligés de limiter leur horizon à un an, ce qui a donné lieu à une augmentation des risques, et donc des primes y afférentes. La libéralisation n'a donc généré aucun avantage pour le client.

De même, il n'est pas correct que la loi impose une assurance auto obligatoire, tout en laissant au marché l'entière responsabilité des modalités pratiques. Est-il logique que les assurances de l'ensemble de la clientèle d'un courtier puissent être résiliées d'un trait de plume, même celles de conducteurs qui n'ont jamais occasionné d'accident ?

Si la proposition de M. Ansoms (visant l'interdiction de primes dépassant le coût moyen de plus de 25%) est

overschrijdt) aangenomen wordt, zouden verzekeraars bijna alle jongeren doorverwijzen naar het recentelijk opgerichte fonds voor wie geen verzekering vindt, waardoor het systeem overbelast zou raken en in het gedrang zou komen.

Niet enkel jongeren raken overigens moeilijk verzekerd: ook ouderen en stadsbewoners zijn een probleemcategorie. Dit zijn ongeoorloofde discriminaties, die kunnen opgeheven worden door de premie meer te laten afhangen van individueel gedrag dan van het behoren tot een bepaalde groep. Een korting voor wie een cursus defensief rijden volgt, past perfect in deze logica. Een dergelijk systeem vereist een meer doorgedreven statistische benadering van onder meer ongevalsstatistiek.

De heer François Bellot (MR) verwijst naar initiatieven van verzekeringsmaatschappijen, die jongeren de kans geven om een relatief goedkope autoverzekering af te sluiten indien ze bereid zijn een cursus defensief rijden te volgen.

De heer Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK) vindt dat rekening moet worden gehouden met de logica die aan verzekeringen ten grondslag ligt: jongeren moeten een hogere premie betalen omdat ze vaker ongevallen veroorzaken, niet omdat verzekeraars jongeren willen discrimineren. Gelukkig kunnen de meeste jongeren hun voertuig op naam van hun ouders zetten, wat volkomen wettig is. De koppeling van een cursus defensief rijden aan een lagere premie is een goed idee, maar zal niet verhinderen dat de premies voor jongeren toch nog aanzienlijk hoger zullen liggen dan gemiddeld.

De spreker wijst op het feit dat de inhoud van de autoverzekering in grote mate bepaald wordt door de wet en dus niet verregaand geliberaliseerd werd.

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) wijst op het feit dat een doorgedreven individualisering ingaat tegen de beginselen die aan verzekeringen ten grondslag liggen: bij verzekeringen gaat het in wezen om de onderscheiding van risicogroepen, waarbinnen solidariteit speelt. Zo zou het niet onlogisch zijn dat rokers meer moeten betalen voor een levensverzekering. Waar individualisering toch op doorgedreven wijze toegepast wordt, met name in de sector van de medische verzekeringen, ontstaat voor sommige groepen een probleem van verzekeraarbaarheid.

De heer Jean Depreter (PS) is geen voorstander van een te verregaande segmentering: een mutualisering van de risico's blijft belangrijk. Hij wijst op de hoge prijs van

adoptée, les assureurs risquent de diriger pratiquement tous les jeunes conducteurs vers le fonds créé récemment pour ceux qui ne trouvent pas d'assureur, ce qui risque de surcharger le système et de le mettre en péril.

Les jeunes ne sont d'ailleurs pas les seuls à éprouver des difficultés à s'assurer : les personnes âgées et les citoyens constituent également des catégories qui posent problème. Il s'agit, en l'occurrence, de discriminations illicites, qui pourraient être supprimées en faisant dépendre le montant de la prime davantage du comportement individuel de l'intéressé plutôt que de son appartenance à une catégorie spécifique. L'octroi d'une réduction à l'assuré qui suit un cours de conduite défensive cadre parfaitement dans cette logique. Un tel système requiert une approche statistique plus poussée notamment des chiffres relatifs aux accidents de la route.

M. François Bellot (MR) renvoie aux initiatives des compagnies d'assurances en vue de donner aux jeunes la possibilité de contracter une assurance auto relativement bon marché s'ils sont disposés à suivre un cours de conduite défensive.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) estime qu'il faut tenir compte de la logique qui sous-tend l'assurance : les jeunes doivent payer des primes plus élevées parce qu'ils provoquent plus souvent des accidents et non parce que les assureurs veulent établir des discriminations à leur encontre. Heureusement, la plupart des jeunes peuvent assurer le véhicule au nom de leurs parents, ce qui est parfaitement légal. L'idée de proposer une prime moins élevée si le jeune suit un cours de conduite défensive est une bonne idée, mais cela n'empêchera pas que les primes des jeunes soient quand même plus élevées que la moyenne.

L'intervenant souligne que le contenu de l'assurance auto est dans une large mesure fixée par la loi et n'a donc pas été très libéralisé.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) fait observer que l'individualisation poussée va à l'encontre des principes de base des assurances : le principe de l'assurance est en fait la définition de groupes à risque entre lesquels s'exerce une solidarité. C'est ainsi qu'il ne serait pas illogique que les fumeurs paient une prime plus élevée pour une assurance-vie. Mais si on pousse trop loin l'individualisation, notamment dans le secteur des assurances médicales, on crée un problème d'assurabilité pour certains groupes.

M. Jean Depreter (PS) n'est pas partisan d'une segmentation trop poussée : une mutualisation des risques demeure importante. Il attire l'attention sur le prix élevé

verzekeringen in vergelijking met de buurlanden; zo zijn o.m. de premies voor arbeidsongevallen onbetaalbaar voor bedrijven onbetaalbaar geworden.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) denkt dat een meer doorgedreven rijopleiding de risico's en dus de premies kan verlagen. Wie zich schuldig maakt aan asociaal rijgedrag, moet verplicht worden een cursus defensief rijden te volgen. Zij wenst ook strengere controle op de verplichting om een verzekering te hebben: daardoor krijgen verzekeringsmaatschappijen meer ontvangsten en kan de prijs van de premie verlaagd worden.

De spreker wijst op het meer verantwoordelijke rijgedrag van meisjes, die zich als chauffeur veel correcter gedragen dan jongens. Moet de hoogte van de premie dan ook niet gedeeltelijk vastgesteld worden op basis van het geslacht ?

De heer Jos Ansoms (CD&V) concludeert m.b.t. de autoverzekeringen voor jongeren dat de synthese moet worden gemaakt tussen de beginselen van de vrije markt en de sociale noodzaak van beperkingen aan die vrijheid.

De spreker dringt aan op een betere rijopleiding voor jonge chauffeurs. Het voorliggende artikel stelt enkel dat de houder van een Belgisch rijbewijs lessen volgt bij een centrum voor voortgezette rijopleiding. Deze bepaling, die hij in beginsel onderschrijft, is onvoldoende duidelijk en doet vragen rijzen.

Betekent de omschrijving dat iedere chauffeur lessen moet volgen en dat deze verplichting dus niet enkel geldt voor wie zijn rijbewijs nog maar net behaald heeft of binnenkort wenst te behalen ?

Wie zal de opleiding mogen organiseren ? Het is onduidelijk welke organisaties voldoen aan de omschrijving «centrum voor voortgezette rijopleiding». Zullen de rij scholen erkend worden ? Zal de Kristelijke Werknemersbeweging (KWB) dergelijk centrum kunnen oprichten of zelf aan de voorwaarden voldoen ? Blijft de vrije opleiding een optie voor de bijscholing ? Hoeveel uren zal de bijscholing omvatten ?

Komen er maatregelen om de kosten van de opleiding te drukken ? De spreker bepleit een verlaging van de BTW voor opleidingen tot 6 %.

Komt er een sanctie voor wie de bijscholing niet volgt of niet op ernstige wijze volgt ? Wordt de bijkomende opleiding afgesloten met een examen ?

des assurances par rapport aux prix pratiqués dans les pays limitrophes ; c'est ainsi que, pour les entreprises, les primes en matière d'accidents du travail sont devenues inabordables.

Mme Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) est d'avis qu'une formation plus poussée à la conduite permet de réduire les risques et partant les primes. Le conducteur qui se rend coupable d'un comportement asocial au volant doit être contraint de suivre un cours de conduite défensive. Elle souhaite également renforcer les contrôles concernant l'assurance obligatoire : cela permettrait d'augmenter les recettes des compagnies d'assurances et de diminuer le prix de la prime.

L'intervenante attire l'attention sur le comportement plus responsable des filles, qui adoptent un comportement plus correct que les garçons au volant. Le montant de la prime ne doit-il pas, le cas échéant, être fixé partiellement en fonction du sexe ?

M. Jos Ansoms (CD&V) conclut, en ce qui concerne les assurances automobile pour les jeunes, qu'il convient de concilier les principes du libre marché et la nécessité sociale de limiter cette liberté.

L'intervenant insiste afin que les jeunes conducteurs soient mieux formés à la conduite. L'article à l'examen dispose uniquement que le titulaire d'un permis de conduire belge suit des cours auprès d'un centre de perfectionnement à la conduite. Cette disposition, à laquelle il souscrit en principe, manque de précision et soulève des questions.

Cela signifie-t-il que tous les conducteurs doivent suivre des cours et que cette obligation ne concerne donc pas uniquement les conducteurs qui viennent d'obtenir leur permis de conduire ou souhaitent l'obtenir sous peu ?

Qui pourra organiser la formation ? On ne sait pas exactement quelles organisations répondent à la définition de « centre de perfectionnement à la conduite ». Les auto-écoles seront-elles agréées ? Le *Kristelijke Werknemersbeweging (KWB)* pourra-t-il créer un tel centre ou satisfaire lui-même aux conditions ? La filière libre reste-t-elle possible pour le cours de perfectionnement ? Combien d'heures comportera le cours de perfectionnement ?

Des mesures sont-elles prévues pour réduire le coût de la formation ? L'intervenant plaide en faveur d'un abaissement à 6% de la TVA applicable à la formation à la conduite.

Celui qui ne suivra pas ou pas sérieusement le cours de perfectionnement sera-t-il sanctionné ? Le cours de perfectionnement à la conduite se terminera-t-il par un examen ?

Moet de bijkomende rijopleiding gevolgd worden binnen een bepaalde periode na de initiële opleiding en/ of examen ?

Komen er beperkingen voor chauffeurs die de bijkomende rijopleiding nog niet hebben gevolgd ? Dit gebeurt in zowat alle landen die geopteerd hebben voor een rijbewijs in stappen en het is noodzakelijk voor het nuttige effect van de bijkomende opleiding. Mogelijke restricties zijn:

- De beperking van het aantal passagiers: het aantal passagiers heeft consequenties voor de wegligging en de concentratie van de chauffeur;
- Een verbod om tijdens weekendnachten te rijden;
- Een lagere promillegrens: wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat er bij jongeren een fysiologische reactie optreedt vanaf 0,2 promille, terwijl dit bij mensen van middelbare leeftijd pas vanaf 0,5 promille het geval is;
- Een beperking van de maximumsnelheid komt voor in sommige Europese landen. Omdat dit moeilijk controleerbaar is, is de spreker geen voorstander van dit type van beperking.

De heer Daan Schalck (SPA) denkt dat een beperking van het aantal passagiers enkel tot meer verplaatsingen met de wagen zal leiden. Het aantal slachtoffers zal hierdoor niet teruggedrongen worden.

De minister vindt dat de oplegging van een aanvullende opleiding niet hoeft gekoppeld te worden aan bijkomende beperkingen.

Ze stelt dat de meeste jongeren voorzichtig en ongevalvrij rijden. Zij wil het recht op mobiliteit niet beperken omwille van enkele brokkenmakers. Wie 's nachts moet werken, kan vaak niet anders dan zich met de wagen naar de werkplaats te begeven; een verbod op rijden tijdens weekendnachten zou dus een te verre gaande sanctie zijn en maakt het voor jongeren moeilijker om werk te vinden. Een beperking van het aantal passagiers is dan weer niet in overeenstemming met de wens om carpooling aan te moedigen. Het «Bob-systeem» werkt goed en moet dus niet in vraag worden gesteld. Haar afwijzing van deze concrete restricties betekent niet dat geen enkele beperking wenselijk is: de periode vóór de bijkomende opleiding zal niet volledig gelijk zijn aan de periode na de opleiding.

Over het aantal uren rijopleiding, de prijs en de duur van de periode tussen de initiële opleiding en de bijscholing heeft ze nog geen definitieve beslissing genomen. Wel kan ze over het te nemen K.B. al de volgende gedeeltelijke antwoorden formuleren:

Le cours de perfectionnement à la conduite doit-il être suivi dans un certain délai après la formation initiale et/ ou l'examen ?

Y aura-t-il des restrictions pour les conducteurs qui n'ont pas encore suivi le cours de perfectionnement à la conduite ? De telles restrictions existent dans pratiquement tous les pays qui ont opté pour un permis de conduire par étapes et sont indispensables pour que le perfectionnement ne soit pas inutile. Les restrictions peuvent être :

- limitation du nombre de passagers : le nombre de passagers influe sur la tenue de route et la concentration du conducteur ;
- interdiction de rouler les nuits de week-end ;
- une limite moins élevée en ce qui concerne l'imprégnation alcoolique : il ressort d'études scientifiques qu'il y a, chez les jeunes, une réaction physiologique à partir de 0,2 pour mille, alors qu'elle n'apparaît, chez les personnes d'âge moyen, qu'à partir de 0,5 pour mille ;
- une limitation de la vitesse maximale est appliquée dans certains pays européens. Eu égard aux difficultés de contrôle en la matière, l'intervenant n'est pas favorable à ce type de restriction.

M. Daan Schalck (SPA) estime qu'une limitation du nombre de passagers transportés entraînera une augmentation du nombre de déplacements en voiture. Elle n'aura pas pour effet de faire baisser le nombre de victimes.

La ministre estime que l'obligation de suivre des cours de perfectionnement ne doit pas être assortie de restrictions supplémentaires.

Elle souligne que la plupart des jeunes roulent prudemment et ne provoquent pas d'accidents. Elle ne veut pas limiter le droit à la mobilité pour quelques imprudents. Les travailleurs qui doivent travailler la nuit n'ont souvent pas d'autre choix que de se déplacer en voiture vers le lieu de travail ; interdire les déplacements en voiture les nuits du week-end constituerait donc une sanction trop lourde et rendrait la recherche d'un emploi encore plus difficile pour les jeunes. La limitation du nombre de passagers est en contradiction avec le souhait d'encourager le co-voiturage. Le système « Bob » fonctionne bien et ne doit donc pas être remis en question. Le fait qu'elle désapprouve ces restrictions concrètes ne signifie pas qu'aucune limitation ne soit souhaitable : la période précédant les cours de perfectionnement ne sera pas tout à fait identique à la période suivant les cours de perfectionnement.

Elle n'a pas encore pris de décision définitive à propos du nombre d'heures de cours de conduite, du prix et de la durée de la période située entre l'apprentissage initial et le perfectionnement. En ce qui concerne l'arrêté royal qu'elle prendra, elle peut cependant déjà fournir les éléments de réponse suivants :

– De periode tussen initiële opleiding en bijscholing zal wellicht beperkt worden tot ongeveer twee jaar. Een verlenging van de periode voor wie de bijscholing niet ernstig neemt of belangrijke inbreuken op de wegcode pleegt, verdient overweging.

– In beginsel wordt iedereen die een rijbewijs heeft, verondersteld de bijkomende opleiding te volgen. Wel zal het betrokken K.B. overgangsbepalingen bevatten, waardoor eerst chauffeurs die sinds kort een rijbewijs hebben de opleiding zullen volgen. In een latere fase kunnen ook andere chauffeurs, die al langer een rijbewijs hebben, aan bod komen; het is evenwel niet de bedoeling om personen die reeds 20 jaar of langer over een rijbewijs beschikken ertoe te verplichten de bijkomende opleiding te volgen. De belangrijkste doelgroep van de maatregel zijn in elk geval de personen die de theoretische en praktische rijexamens hebben afgelegd.

– Over een beperking van de bijkomende kostprijs moet inderdaad nagedacht worden. De Belgische regering is voorstander van een vermindering van de BTW voor de initiële opleiding, voor de bijkomende opleiding en voor andere uitgaven die de verkeersveiligheid verhogen. Dit dossier wordt aangekaart binnen de Europese Unie en zal hopelijk snel tot een akkoord leiden;

– Of de bijscholing zal afgesloten worden met een examen, is nog niet uitgemaakt.

De heer Jos Ansoms (CD&V) is op twee vlakken ontgoocheld over het antwoord van de minister:

– De minister blijft vaag en algemeen: de minister zegt weinig over de invulling.

– Andere landen kiezen wel voor de beperkende maatregelen die de spreker voorstelt. De spreker ziet geen contradictie van de beperking van het aantal passagiers met de Bob-acties, die –zo bewijzen de cijfers– vaker alcohol en autorijden combineren. De voorgestelde beperking houdt meer verband met een gebrek aan rijervaring dan met potentieel alcoholgebruik en verhindert niet dat jongeren die zich 's nachts naar het werk moeten begeven hun voertuig kunnen besturen; de gemiddelde bezetting van een voertuig in het woon-werkverkeer is overigens niet meer dan 1,2. De echte reden voor de weigering van de meerderheid om dergelijke beperking te aanvaarden is de vrees voor een vermindering van haar populariteit bij jongeren.

– Hij wijst er ook op dat amendement nr. 13 niet bepaalt over welke beperkingen het dient te gaan. Het

– la période entre l'apprentissage initial et le perfectionnement sera sans doute limitée à environ deux ans. Une prolongation de la période pour les conducteurs qui ne prennent pas les cours de perfectionnement au sérieux ou qui commettent de graves infractions au Code de la route est à envisager.

– En principe, tout conducteur qui est en possession d'un permis de conduire est censé suivre les cours de perfectionnement. L'arrêté royal en question contiendra toutefois des dispositions transitoires prévoyant que ce seront les conducteurs qui auront leur permis de conduire depuis peu qui seront les premiers à suivre les cours de perfectionnement. Dans une phase ultérieure, les conducteurs qui auront leur permis de conduire depuis plus longtemps pourraient entrer en ligne de compte ; il n'entre toutefois pas dans les intentions d'obliger les personnes qui sont titulaires d'un permis de conduire depuis vingt ans ou plus à suivre des cours de perfectionnement. Le principal groupe cible est en tout état de cause les conducteurs qui ont passé les examens théoriques et pratiques.

– Il faut en effet songer à la limitation du coût supplémentaire. Le gouvernement belge est partisan d'une diminution du taux de TVA pour l'apprentissage initial, du perfectionnement et d'autres dépenses destinées à accroître la sécurité routière. Ce dossier est examiné au sein de l'Union européenne et aboutira – on peut l'espérer rapidement – à un accord ;

– Il n'a pas encore été décidé si les cours de perfectionnement se termineront par un examen.

M. Jos Ansoms (CD&V) est déçu de la réponse de la ministre à deux niveaux:

– La ministre reste vague et générale : elle n'apporte guère de précisions quant à la concrétisation des mesures.

– D'autres pays optent pour les mesures restrictives proposées par l'intervenant, qui ne voit pas de contradiction entre la limitation du nombre de passagers et les actions Bob, qui sont axées au premier chef sur les chauffeurs plus expérimentés, qui – ainsi que l'attestent les chiffres – associent plus souvent alcoolisme et conduite automobile. La limitation proposée est plus liée à un manque d'expérience en matière de conduite qu'à une consommation potentielle d'alcool et n'empêche pas les jeunes qui doivent se rendre au travail la nuit de conduire leur véhicule; l'occupation moyenne d'un véhicule dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu du travail n'est d'ailleurs pas supérieure à 1,2. La véritable raison du refus de la majorité d'accepter une telle limitation est la crainte que sa popularité auprès des jeunes ne s'amenuise.

– Il fait aussi observer que l'amendement n° 13 ne précise pas de quelles limitations il doit s'agir. Cet amen-

amendement moet worden aangenomen opdat de minister om het even welke beperking zou kunnen opleggen.

De spreker zet nog eens op een rijtje wat de grote verschillen zijn tussen zijn visie en de visie van de minister en de heer Schalck.

Een mogelijke beperking van het aantal passagiers tijdens de opvolgingsperiode wordt ook ernstig genomen door de Staten-generaal van de verkeersveiligheid. Deze beperking zou volgens de S.P.A. het autosolisme en de carpooling schaden; het is vreemd dat dit gezegd wordt door een partij die de verplichte bedrijfsvervoerplannen, waarbij carpooling een belangrijke rol speelt, zo maar prijs geeft.

Het zijn de jongeren die in de ogen van de heer Schalck moeten carpoolen. Die vorm van carpooling is wel zeer bijzonder omwille van de sfeer, die omschreven werd door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid: uitgelatenheid, elkaar opjutten, stoer doen in het bijzijn van vrienden en uiteraard nog meer in het bijzijn van vriendinnetjes. En als er dan nog alcohol en/of drugs en oververmoeidheid in het spel zijn, dan wordt het een explosieve cocktail waarvan niet alleen de bestuurder, maar ook de passagiers het slachtoffer zijn. En dat wordt door de heer Schalck carpooling genoemd. Het typische jongerenongeval is een « eenzijdig » ongeval (dus zonder betrokkenheid van andere voertuigen), en met meerdere inzittenden. Dat is niet alleen bij ons het geval, maar ook in andere landen. We hebben dus te maken met een belangrijk structureel probleem, dat je niet kan ontkennen. De verkeersveiligheid van jongeren aan het stuur verbeteren betekent in belangrijke mate de uitgelaten en opgeklopte sfeer in goed gevulde auto's met jonge bestuurders ongedaan maken, niet omdat we dat aan de jongeren niet zouden gunnen, maar wel omdat het vanuit veiligheidsoverwegingen compleet onverantwoord is.

Zulke passagiersbeperking zou volgens de heer Schalck de BOB-campagne totaal zinloos maken. Is die BOB-campagne dan alleen maar voor de jongeren bedoeld en niet voor volwassenen? Waarom zouden de bestuurders van 40 of 50 jaar geen BOB kunnen spelen? Bovendien hebben de typische jongerenongevallen niet alleen te maken met alcohol. Het is alleen maar een feit dat alcohol (of andere drugs) het probleem van de overvolle wagens met jonge bestuurders nog explosiever maakt dan wanneer er geen alcohol in het spel is.

De idee dat een passagiersbeperking zou leiden tot meer doden en zwaargewonden bij ongevallen met slechts één persoon in het voertuig, is allesbehalve evident. Zal men meer « koerswedstrijden » krijgen op die

dement doit être adopté pour que le ministre puisse imposer quelque limitation que ce soit.

L'intervenant passe en revue les grandes différences entre sa version et celle du ministre et de M. Schalck.

Une limitation éventuelle du nombre de passagers pendant la période de suivi est aussi envisagée par les États généraux de la sécurité routière. Cette limitation compromettrait, selon le S.P.A., l'autosolisme et le covoiturage; il est étrange que cette déclaration émane d'un parti qui renonce aux plans de transport des entreprises, où le covoiturage joue un rôle important.

Ce sont les jeunes qui doivent, selon M. Schalck, avoir recours au covoiturage. Ce type de covoiturage est très particulier en raison de l'ambiance, qui a été décrite par les États généraux de la sécurité routière: les jeunes sont exubérants, se charrient l'un l'autre, jouent aux durs en présence des copains et évidemment encore plus en présence des copines. Et si en plus, ils consomment de la drogue et/ou de l'alcool, et s'ils sont exténués, le cocktail devient explosif, cocktail dont non seulement le conducteur, mais aussi les passagers deviennent victime. Et c'est cela que M. Schalck appelle le covoiturage. L'accident typique des jeunes est un accident « unilatéral » (donc sans que d'autres véhicules soient impliqués) et où le véhicule en question transporte plusieurs passagers. Ce n'est pas seulement le cas en Belgique, mais aussi dans d'autres pays. Il s'agit donc d'un important problème structurel, qu'on ne peut nier. Améliorer la sécurité routière des jeunes qui conduisent signifie éviter autant que possible que se crée une ambiance surchauffée et surexcitée dans les voitures bondées des jeunes conducteurs, non pas parce que nous ne voulons pas leur faire cette faveur, mais parce que c'est tout à fait injustifié du point de vue de la sécurité.

M. Schalck estime qu'une telle limitation du nombre de passagers rendrait complètement inutile la campagne « BOB ». Cette campagne ne vise-t-elle que les jeunes et pas les adultes? Pourquoi les conducteurs de quarante ou cinquante ans ne pourraient-ils pas faire le BOB? En outre, les accidents typiques provoqués par les jeunes ne sont pas uniquement dus à l'alcool. Le fait est simplement que l'absorption d'alcool (ou la prise d'autres drogues) ne fait qu'aggraver le problème du trop grand nombre de passagers embarqués par de jeunes conducteurs.

La thèse selon laquelle une limitation du nombre de passagers entraînerait une augmentation du nombre de morts et de blessés graves lors d'accidents impliquant des véhicules à bord desquels il n'y aurait que le con-

manier ? Die heeft men met goed gevulde (dikwijls kleine) auto's evenzeer, en omwille van de uitgelaten en opgeklopte sfeer in zulke auto's zelfs meer.

Tenslotte voegt de spreker er nogmaals een bedenking aan toe, die niet rechtstreeks te maken heeft met verkeersveiligheid, maar wel met de verzekeringsproblematiek. Ook de autoverzekeringsmaatschappijen zijn, in een Europese geliberaliseerde context, niet «dom». Zij weten zeer goed wat de grote probleemcategorieën zijn die ze, in het kader van de segmentering van de markt, het liefst laten vallen. Jongeren kunnen alleen maar een verzekering krijgen als ze een duizelingwekkende premie betalen. De hoogte daarvan kan wettelijk beperkt worden, maar toen de CD&V-fractie daartoe onlangs een poging heeft gedaan bij de recente wijziging van de wet betreffende de verplichte autoverzekering, gaf de SP.a niet thuis (en de andere paarsgroene fracties evenmin). Wellicht hadden ze het in de teletubbie-trein te druk met de voorbereiding van het protest tegen de te dure autoverzekeringen. Het gevolg is dat de hoogte van de verzekeringspremie voor jonge bestuurders soms tot vier maal boven het niveau van de premie voor een bestuurder van 40 of 50 jaar ligt.

De beperking van die torenhoge premie – die het autorijden zelf voor jongere bestuurders tot een probleem maakt – zal overigens voor de autoverzekeringswereld economisch niet mogelijk zijn als de veiligheidsproblemen van jonge bestuurders niet drastisch dalen. Er is onmiskenbaar een verband tussen beide aspecten. De wetgever kan het onveiligheidsprobleem voor jongeren in het autoverkeer ook oplossen door er niets aan te doen, want dan zullen er geen jongeren meer achter het stuur van een wagen plaatsnemen omdat autorijden voor hen onbetaalbaar is geworden, tenzij het onverzekerd rijden aanvaard wordt. 50 % van de betrapte bestuurders zonder autoverzekering is jonger dan 30 jaar. De oorzaak van deze betreurenswaardige oververtegenwoordiging is minstens gedeeltelijk te wijten aan de dure verzekeringen.

Vanuit louter economisch standpunt moet men toegeven dat jonge mensen voor verzekeringsondernemingen door de uit te betalen schadevergoedingen een zware uitgavenfactor vormen. De statistieken van het BIVV over de letselongevallen spreken voor zich; de materiële schade komt daar nog bovenop.

ducteur, n'est pas du tout fondée. Le nombre de « courses » augmentera-t-il si on limite le nombre de passagers ? Ce phénomène s'observe également si le véhicule (souvent de petite taille) est bondé et il est encore plus fréquent dans ce cas à cause de l'ambiance exubérante et débridée qui règne à bord.

Enfin, l'intervenant formule une considération qui n'a pas directement trait à la sécurité routière mais à la problématique de l'assurance. Même dans un contexte européen libéralisé, les compagnies d'assurance ne sont pas stupides. Elles connaissent parfaitement les grandes catégories d'assurés à problème dont elles se passeraient volontiers dans le cadre de la segmentation du marché. Les jeunes ne peuvent s'assurer qu'aux prix d'une prime astronomique. Le montant de cette prime peut être limité par la loi mais, lorsque le groupe CD&V a tenté de le faire lors de la récente modification de la loi relative à l'assurance auto obligatoire, le SP.A (et les autres groupes de la majorité arc-en-ciel) ont joué aux abonnés absents. Sans doute étaient-ils trop occupés, dans le train des teletubbies à préparer les actions de protestation contre le coût trop élevé de l'assurance automobile. Il s'ensuit que, pour les jeunes conducteurs, le montant de la prime est parfois le quadruple de celui de la prime due par les conducteurs âgés de quarante à cinquante ans.

Il sera du reste économiquement impossible, pour le monde de l'assurance automobile, de limiter cette prime exorbitante – qui rend la conduite automobile elle-même problématique pour les jeunes conducteurs – si les problèmes de sécurité posés par les jeunes conducteurs ne diminuent pas très sensiblement. Les deux aspects sont indéniablement liés. Le législateur peut aussi résoudre le problème d'insécurité posé par les jeunes dans la circulation automobile en ne faisant rien, étant donné que plus aucun jeune ne prendra place derrière le volant d'une voiture, la conduite automobile étant devenue trop chère pour eux, sauf à accepter la non-assurance. La moitié des conducteurs surpris en train de rouler sans assurance automobile ont moins de trente ans. La raison de cette surreprésentation déplorable réside, au moins en partie, dans ces primes d'assurance exorbitantes.

D'un point de vue strictement économique, force est de reconnaître que les jeunes gens constituent, en raison des dommages-intérêts qui doivent être versés, un facteur de dépenses important pour les entreprises d'assurances. Les statistiques de l'IBSR concernant les accidents avec lésions corporelles parlent d'elles-mêmes ; et il faut encore y ajouter les dégâts matériels.

Drie nieuwe feiten doen het kostenplaatje voor jongeren nogmaals de hoogte in gaan.

1° In een zeer recente wetwijziging heeft de regering, niettegenstaande het aandringen van CD&V, nauwelijks een plafond ingevoerd voor de verzekeringspremie voor jongeren. In de praktijk is een verzekeringspremie voor jongeren zowat vier maal zo duur als de minimale premie (die men betaalt na tien jaar autorijden zonder ongeval);

2° De verzekeringswereld slaat opnieuw een alarmkreet en vraagt meer bepaald om de autopolissen gemiddeld nog eens met 16 % te verhogen. Hoewel niet met zekerheid te bepalen is in welke mate de verzekeringen duurder zullen worden, is het toch al duidelijk dat jonge mensen opnieuw de grootste slachtoffers zullen zijn omdat hun premie gemiddeld het viervoud bedraagt van de premies voor volwassenen die tien jaar geen schade veroorzaken;

3° In het voorliggende wetsontwerp figureert een bepaling over bijscholing na het behalen van het rijbewijs. Dat is een goede zaak, maar het drijft ook de hoge prijs van de rijopleiding nog verder de hoogte in.

In het wetsontwerp wordt de rijopleiding aangepakt. Een stevige hervorming van de rijopleiding (met beperkingen tijdens een opvolgingsperiode!), gekoppeld aan meer verkeerscontroles zal ongetwijfeld het aantal doden en zwaargewonden ook bij jongeren sterk doen dalen. En als de uitgavenfactor van de jongeren voor de autoverzekeringen inderdaad daalt, dan moeten de verzekeringsmaatschappijen ook een ernstige inspanning doen om de verzekeringspremies voor jongeren binnen de perken te houden. Dat betekent in het voorstel van CD&V dat de verzekeringspremie voor jongeren maximum 25 % hoger mag liggen dan deze van de «normale» premie voor de volwassenen.

Een concreet voorbeeld : op dit ogenblik bedraagt een «normale» premie voor een kleine wagen (bijvoorbeeld een «Ford Fiesta») 500 euro bij de start. In de huidige stand van zaken betaalt een beginnende jongere voor dit kleine wagentje 1270 euro, wat echt te veel is. Voor jongeren zou de premie in dat concrete geval maximaal 625 euro mogen bedragen.

Hoe moeten de autoverzekeringen dan uitgaven en inkomsten in evenwicht houden? In de eerste plaats moet de overheid zelf een gedeelte van de belastingen op verzekeringen aan het tarifieringsbureau doorstorten.

Trois nouveaux faits vont encore augmenter le coût pour les jeunes :

1° Dans une modification apportée récemment à la législation, le gouvernement n'a pratiquement pas plafonné les primes d'assurance demandées aux jeunes, malgré les insistances du CD&V. Dans la pratique, la prime d'assurance des jeunes est environ quatre fois plus élevée que la prime minimale (que l'on paie après dix ans de conduite sans accident) ;

2° Le monde de l'assurance pousse de nouveau un cri d'alarme et demande plus précisément à pouvoir augmenter encore les primes d'assurance de 16%. Bien que l'on ne connaisse pas encore précisément l'ampleur des augmentations, il est d'ores et déjà clair que les jeunes conducteurs en seront à nouveau les principales victimes, étant donné que leurs primes sont en moyenne quatre fois plus élevées que les primes des adultes qui n'ont pas eu le moindre accident pendant dix ans ;

3° Le projet de loi à l'examen contient une disposition relative à un cours de perfectionnement à suivre après l'obtention du permis. Quoique positive, cette mesure fera encore grimper davantage le coût de la formation à la conduite.

Le projet de loi s'attaque au problème de l'apprentissage de la conduite. Il est incontestable qu'une sérieuse réforme de cet apprentissage (assortie de restrictions durant une certaine période!), combinée avec un renforcement des contrôles routiers, fera chuter le nombre de morts et de blessés graves, y compris parmi les jeunes. Et si les compagnies d'assurances doivent désormais dépenser moins pour les jeunes dans le cadre de l'assurance automobile, elles doivent également faire un sérieux effort afin de maintenir les primes d'assurance pour les jeunes dans certaines limites. Cela signifie, aux termes de la proposition de loi du CD&V, que la prime d'assurance pour les jeunes ne peut être supérieure de plus de 25 % à la prime « normale » réclamée aux adultes.

Exemple concret : actuellement, la prime « normale » pour une petite voiture (ex. : une Ford Fiesta) est, au départ, de 500 euros. Actuellement aussi, un jeune conducteur paie 1270 euros pour cette petite voiture, ce qui est excessif. Dans ce cas concret, la prime payée par un jeune conducteur ne pourrait pas dépasser 625 euros.

Comment les compagnies d'assurances automobiles doivent-elles dès lors équilibrer les recettes et les dépenses? Tout d'abord, les pouvoirs publics doivent reverser eux-mêmes une partie des taxes grevant les as-

België heeft immers, in vergelijking met de buurlanden, een bijzonder hoog niveau van belastingen op verzekeringen, nl. 27 % (in vergelijking met 15 % in de ons omringende landen. In de tweede plaats zal de grondig hervormde rijopleiding en het verbeterde handhavingsbeleid het aantal ongevallen bij jongeren drastisch doen dalen en dus zal het geheel van de uit te keren schadevergoedingen ook drastisch dalen.

Als de rijopleiding op een goede manier hervormd wordt (inclusief bepaalde beperkingen), zal dat de beperking van de verzekeringspremie bevorderen omdat de risico's van jonge bestuurders in het verkeer er kleiner door zullen worden.

Ansoms betreurt dat de meerderheidspartijen hebben nagelaten om deze plafonnering van de verzekeringspremie voor jongeren op 25 % boven het gemiddelde hebben afgewezen toen in de commissie voor het Bedrijfsleven het wetsontwerp over de wijziging van de wet op de verplichte autoverzekering aan de orde was.

De heer François Bellot (MR) verklaart zich tegenstander van een beperking van het aantal toegelaten passagiers.

Artikel 6

De minister stelt dat de huidige categorisering van overtredingen, waarin enkel een onderscheid bestaat tussen zware en lichte overtredingen, niet voldoende verfijnd is. Daarom wordt in het ontwerp geopteerd voor vier categorieën: gewone overtredingen en drie types van zware overtredingen. Om duidelijk te maken welke overtredingen zullen ressorteren onder de verschillende categorieën, verstrekt de minister een classificatietabel, die als bijlage 1 bij het verslag wordt gevoegd. De tabel kan niet alle overtredingen bevatten, maar omschrijft wel de criteria voor de indeling van overtredingen op grond van het gevaar dat voor andere weggebruikers of voor zichzelf veroorzaakt wordt:

- Zware overtredingen van de eerste graad leveren indirect gevaar op.
- Zware overtredingen van de tweede graad veroorzaken direct gevaar.
- Zware overtredingen van de derde graad leveren een direct en zwaar risico op.

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt vast dat artikel 6 een scharnierartikel is in het wetsontwerp. Het lijkt erop dat de minister de verkeersveiligheid in eerste instantie wil verbeteren door een aanzienlijke verhoging van de

surances au bureau de tarification. En Belgique, le niveau des prélèvements fiscaux sur les assurances est particulièrement élevé par rapport au niveau atteint dans les pays voisins (27 % contre 15 % dans les pays voisins). Ensuite, la réforme profonde de l'apprentissage de la conduite et l'amélioration de la politique en matière de répression des infractions entraîneront une diminution considérable du nombre d'accidents chez les jeunes, de sorte que le montant global des indemnités à verser se réduira lui aussi très sensiblement.

Une réforme adéquate de la formation à la conduite (y compris de certaines restrictions) favoriserait la limitation de la prime d'assurance dès lors qu'elle aurait pour conséquence de réduire les risques que représentent les jeunes conducteurs dans la circulation.

M. Ansoms déplore que les partis de la majorité aient rejeté, lorsque le projet de loi modifiant la loi sur l'assurance automobile obligatoire était à l'ordre du jour de la commission de l'Économie, ce plafonnement de la prime d'assurance à 25 % au-dessus de la moyenne.

M. François Bellot (MR) se déclare opposé à une limitation du nombre de passagers autorisés.

Article 6

La ministre précise que la catégorisation actuelle des infractions qui ne distingue que les infractions graves et légères, n'est pas suffisamment affinée. Il a dès lors été opté pour quatre catégories : les infractions ordinaires et trois types d'infractions graves. Pour montrer clairement quelles infractions relèveront des différentes catégories, la ministre fournit un tableau de classification qui figure dans l'annexe 1 au présent rapport. Ce tableau ne peut pas reprendre toutes les infractions (il y en a environ 800) mais décrit les critères utilisés pour répartir les infractions en fonction du danger que leur commission représente pour les autres usagers de la route ou pour l'auteur lui-même :

- Les infractions graves du premier degré provoquent un danger indirect.
- Les infractions du deuxième degré provoquent un danger direct.
- Les infractions du troisième degré provoquent un danger direct et grave.

M. Jos Ansoms (CD&V) constate que l'article 6 est l'article charnière du projet à l'examen. On a l'impression que la ministre veut surtout améliorer la circulation routière en augmentant considérablement le montant des

boetes. Dit is een vreemde benadering: België heeft immers een lage gemiddelde maximumsnelheid en de boetes zijn reeds hoog. Het echte probleem is de lage pak kans: dat is de voornaamste oorzaak van het groot aantal ongevallen. Als er al controles plaatsvinden, is er het probleem van de lage verwerkingscapaciteit van de parketten, waardoor niet alle overtredingen kunnen vervolgd worden. De spreker licht beide problemen toe.

De provinciale verkeerseenheden, die enkel nog instaan voor de controles op autosnelwegen, besteden slechts 10 % van hun tijd aan verkeer. De regering belooft die controles met 10 % op te krikken, wat -in het licht van het laag aantal controles dat nu plaatsvindt- een onvoldoende grote inspanning is. Op de grote Ring om Brussel worden sinds kort controles gehouden, maar dit is niet meer dan een «one shot»: het gaat slechts om 3,3 % van het autowegennet, dat bovendien niet het meest gevaarlijke stuk is; op de ring rond Antwerpen gebeuren vaker ongevallen. De verkeershandhaving op de gewestwegen (waar meer dan de helft van de zware ongevallen gebeurt) ressorteert integraal onder de bevoegdheid van de lokale politiezones, die gebukt gaan onder een tekort aan middelen. Het volgens het ontwerp op te richten boetefonds is geen structurele oplossing voor dat probleem.

De lage verwerkingscapaciteit van de parketten zorgt ervoor dat de controlecamera's te hoog afgesteld worden; zo wordt in de bebouwde kom vaak pas geflitst vanaf 70 kilometer per uur omdat het parket onmogelijk alle lagere snelheidsoverschrijdingen zou kunnen vervolgen. De oplossing voor dit probleem is de administratieve afhandeling van ontwerpen. Jammer genoeg opteert het ontwerp slechts voor een pseudo-administratieve afhandeling.

Hoe zullen de boetes ten gevolge van de verhoging van de opdecimen en de nieuwe categorisering, waarvan de spreker in beginsel voorstander is, evolueren? De spreker somt, naargelang de afhandeling ervan, vier categorieën van boetes op:

- De minnelijke schikking, die de meest voorkomende afhandelingswijze is.
- Strafrechtelijke boetes (10 % van de overtredingen)
- Onmiddellijke inning (vooral voor buitenlanders)
- De nieuwe pseudo-administratieve afhandeling, die in het voorliggende ontwerp geregeld wordt.

amendes. Cette approche est curieuse, étant donné qu'en Belgique, la vitesse maximale autorisée moyenne est très basse et les amendes sont déjà très élevées. Le véritable problème est qu'en Belgique, on a peu de chances d'être pris sur le fait lorsque l'on commet une infraction. C'est la principale cause du grand nombre d'accidents. Si l'on effectue des contrôles, un autre problème se pose, à savoir celui de la faible capacité de traitement des dossiers par les parquets qui implique que toutes les infractions ne sont pas poursuivies. L'intervenant précise la portée de ces deux problèmes.

Les unités provinciales de la circulation, dont la mission se limite désormais aux contrôles sur les autoroutes, ne consacrent que 10 % de leur temps à la circulation. Le gouvernement promet d'augmenter ces contrôles de 10 %, ce qui - eu égard au faible nombre de contrôles effectués à l'heure actuelle - est un effort certes considérable, mais insuffisant. Depuis peu, des contrôles sont effectués sur le grand ring de Bruxelles, mais il ne s'agit que d'une action ponctuelle : le grand ring ne représente que 3,3 % du réseau autoroutier et n'en est en outre pas la partie la plus dangereuse ; des accidents surviennent plus souvent sur le ring d'Anvers. La répression des infractions sur les routes régionales (où plus de la moitié des accidents graves se produisent) relève de la compétence exclusive des zones de police locales, qui manquent cruellement de moyens. Le fonds des amendes qui doit être créé en vertu du projet de loi n'apporte pas de solution structurelle à ce problème.

Du fait de la faible capacité des parquets en ce qui concerne le traitement des dossiers, les caméras de contrôle sont réglées sur une vitesse trop élevée. C'est ainsi qu'en agglomération, elles ne se déclenchent qu'à partir de 70 km/h, parce que les parquets sont dans l'incapacité de traiter tous les dossiers relatifs aux excès de vitesse inférieurs. Le traitement administratif des infractions peut résoudre ce problème. Malheureusement, le projet ne prévoit qu'un traitement pseudo-administratif.

Comment les amendes vont-elles évoluer à la suite de la majoration des décimes additionnels et de la nouvelle catégorisation, mesures dont l'intervenant est en principe partisan? L'intervenant énumère quatre catégories d'amendes, en fonction de leur traitement :

- la transaction, qui est le mode de traitement le plus fréquent ;
- les amendes pénales (10 % des infractions) ;
- la perception immédiate (surtout pour les étrangers) ;
- le nouveau traitement pseudo-administratif, réglé par le projet de loi à l'examen.

Bij de strafrechtelijke boetes voltrekt zich de grootste stijging. Niet alleen stijgen de opdecimen voor alle boetes met 10 %; de hogere inschaling lijdt voor vele overtredingen tot meer dan een verviervoudiging van de bedragen. Het gaat meer bepaald om een stijging van 50 naar minimaal 275 euro (bijvoorbeeld voor parkeren op het fietspad of met de GSM niet- handenvrij in de wagen bellen). De huidige boete voor dat type van overtredingen is te laag, maar de nieuwe boete van minimaal 275 euro (bij herhaling: minimaal 550 euro) is te hoog: de minister dient immers rekening te houden met het maatschappelijk draagvlak van een bepaalde sanctie. Ingevolge artikel 42 van het ontwerp zal een rechter die boete wel kunnen verlagen om redenen die betrekking hebben op de financiële toestand van de overtreder, maar het is onzeker of dit systeem goed zal functioneren.

Om de overdreven hoge boetes te verminderen, dient de spreker amendement nr. 22 in (DOC 50 1915/005).

De spreker wijst er ook op dat noch het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid), noch het college van procureurs-generaal, noch de staten-generaal voor de verkeersveiligheid van oordeel zijn dat hogere boetes zullen leiden tot meer verantwoordelijk rijgedrag. Zou het kunnen dat de boetes nodig zijn om de federale overheid te verzekeren van even veel inkomsten na de invoering van een boetefonds ten voordele van de lokale politiezones ?

De minnelijke schikking is de belangrijkste vorm van afhandeling van verkeersovertredingen. Is het zo dat de boete voor een groot gedeelte van de overtredingen, die nu 136 euro bedraagt, stijgt tot 275 euro ? Sommige inbreuken zijn het gevolg van verstrooidheid (de onduidelijke aanduiding van de snelheidsbeperking is daar vaak de oorzaak van); vanuit die optiek lijkt 275 euro te veel, zeker als men weet dat de verlaging om sociale redenen, die mogelijk zal zijn voor strafrechtelijke boetes, bij een minnelijke schikking niet mogelijk is.

Voor één overtreding wordt de boete blijkbaar verlaagd: rijden zonder fietslicht. De overheid zou jongeren er door regelgeving juist toe moeten aanzetten om deze belangrijke verplichting na te leven.

De minister stelt dat het voorliggende wetsontwerp niets bepaalt over de boetes die gehanteerd zullen worden bij een minnelijke schikking. Daarover wordt bij oorzakelijke brief beslist door het college van procureurs-

C'est en matière de sanctions pénales que la hausse est la plus forte. Non seulement les centimes additionnels augmentent de 10% pour toutes les amendes, mais en outre, par suite du classement dans une catégorie plus élevée, le montant de nombreuses contraventions est multiplié par cinq. Il s'agit plus particulièrement d'une augmentation de 50 euros à 275 euros au moins (par exemple, pour stationnement sur la piste cyclable ou utilisation d'un GSM au volant sans équipement mains libres). Si l'amende actuellement infligée pour ce type de contravention est trop faible, la nouvelle amende de 275 euros au moins (550 euros au moins en cas de récidive) est trop élevée : le ministre doit en effet tenir compte de la capacité sociale liée à une sanction déterminée. Conformément à l'article 42 du projet, le juge pourra certes réduire le montant de l'amende pour des raisons ayant trait à la situation financière du contrevenant, mais on ignore si ce système fonctionnera convenablement.

L'intervenant présente un amendement (n° 22, DOC 50 1915/005) tendant à réduire les amendes excessives.

L'intervenant souligne par ailleurs que ni l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière), ni le collège des procureurs généraux ni les États généraux de la sécurité routière n'estiment que l'augmentation des amendes entraînera les conducteurs à adopter un comportement plus responsable au volant. Les amendes pourraient-elles être nécessaires afin d'assurer à l'autorité fédérale de disposer de recettes équivalentes après l'introduction d'un fonds des amendes au profit des zones de police locale ?

La transaction est la principale forme de traitement des infractions en matière de roulage. Est-il exact que l'amende infligée pour une grande partie des contraventions, qui s'élève actuellement à 136 euros, passera à 275 euros ? Certaines infractions résultent d'une distraction (souvent causée par le manque de clarté de la signalisation relative à la limitation de la vitesse) ; sous cet angle, le montant de 275 euros paraît excessif, *a fortiori* lorsqu'on sait que la réduction accordée pour des motifs d'ordre social, qui pourra être appliquée en ce qui concerne les sanctions pénales, est exclue en ce qui concerne les transactions.

Une seule infraction sera sanctionnée par une amende moins élevée : circuler à vélo sans feu dans l'obscurité. L'autorité devrait précisément inciter les jeunes, par le biais de la réglementation, à respecter cette importante obligation.

La ministre souligne que le projet de loi à l'examen ne prévoit rien en ce qui concerne les montants qui seront pratiqués en cas de transaction. Le collège des procureurs généraux et le ministre de la Justice les détermi-

generaal en door de minister van Justitie. Er is geen reden om aan te nemen dat de boetes zullen worden opgetrokken.

Er zijn 500 verkeersovertredingen. Het is niet wenselijk ze allemaal in een wet op te nemen, in het bijzonder omdat het flexibelere instrument van een K.B. beter geschikt is om op evoluties in te spelen. Om het Parlement toch enigermate inzage te verlenen in de concrete intenties van de minister, stelt ze een classificatietabel ter beschikking.

's Nachts fietsen zonder verlichting is inderdaad gevaarlijk, maar dit risico afgewogen worden tegen de noodzaak om fietsgebruik aan te moedigen. De minister sluit niet uit dat deze overtreding alsnog wordt ingedeeld bij een zwaardere categorie.

De heer Jean Depreter (PS) vindt de nieuwe strafrechtelijke minimumboetes hoog. Hij is nochtans bereid dit punt te aanvaarden, indien de meeste partijen van de meerderheid er belang aan hechten. Gelukkig zal de rechter de boetes wegens sociale omstandigheden kunnen verminderen tot onder de minimumbedragen.

De heer Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK) is voorstander van een fijnmaziger systeem van categorisering van verkeersovertredingen, maar kan niet instemmen met de concrete invulling ervan door de minister. De minister legde in de communicatie rond het ontwerp de nadruk op de hogere boetes, maar vlucht voor haar verantwoordelijkheid voor de verhoging van de pakkans en de terbeschikkingstelling van voldoende middelen aan het parket. Hoge boetes zijn een maat over niets als de pakkans laag is en het parket niet over voldoende verwerkingscapaciteit beschikt. Het is overigens betreurenswaardig dat de verkeersstatistieken voor 2001 nog niet beschikbaar zijn.

De heer François Bellot (MR) dient amendement nr. 23 in (DOC 50 1915/008).

De spreker verklaart dat het amendement tegemoet komt aan de kritiek van de Raad van State, die vond dat de tekst van de wet duidelijkere criteria moest bevatten voor de omschrijving van de verschillende categorieën van zware overtredingen.

De spreker vindt het niet logisch dat er nauwelijks een verschil bestaat tussen de boetes voor zware overtredingen van de eerste graad en de boetes voor zware overtredingen van de tweede graad. Het zou goed zijn hierin meer differentiatie aan te brengen.

neront par circulaire. Il n'y a pas de raison de croire que les montants seront augmentés.

On dénombre 500 infractions au Code de la route. Il n'est pas opportun de les inscrire toutes dans la loi, notamment parce qu'un arrêté royal constitue un instrument plus flexible pour tenir compte des évolutions qui se produisent. Afin de permettre au parlement de connaître les intentions concrètes de la ministre, elle met un tableau de classification à la disposition de la commission.

Circuler en vélo la nuit sans éclairage est en effet dangereux, mais ce risque doit-il être mis en balance avec la nécessité d'encourager l'usage du vélo. La ministre n'exclut pas que cette infraction soit classée dans une catégorie plus grave.

M. Jean Depreter (PS) estime que les nouvelles amendes pénales minimales sont élevées. Il est toutefois disposé à accepter ce point, à condition que la plupart des partis de la majorité y attachent de l'importance. Heureusement, le juge pourra faire baisser le montant des amendes en dessous des montants minimums pour raisons sociales.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) est partisan d'un système de catégorisation des infractions à maille plus petites, mais ne peut marquer son accord sur la manière dont la ministre le met en œuvre concrètement. Dans les communications qu'elle a faites à propos du projet de loi, la ministre a mis l'accent sur l'augmentation des amendes, mais fuit ses responsabilités en ce qui concerne l'augmentation du risque d'être verbalisé et la mise de moyens suffisants à la disposition du parquet. Des amendes élevées sont une mesure pour rien si le risque d'être verbalisé est minime et si le parquet ne dispose pas de la capacité de traitement suffisante. Il est d'ailleurs déplorable que l'on ne puisse pas encore disposer des statistiques relatives à la circulation routière pour 2001.

M. François Bellot et consorts (MR) présentent un amendement n° 23 (DOC 50 1915/008).

L'intervenant précise que l'amendement répond aux critiques du Conseil d'État qui a estimé que la loi devait prévoir des critères plus clairs pour la description des différentes catégories d'infractions.

Il estime qu'il n'est pas logique qu'il n'y ait guère de différence entre le montant des amendes prévues pour les infractions graves de premier degré et ceux des amendes prévues pour les infractions de deuxième degré. Il serait souhaitable de mieux les différencier.

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient subamendement nr. 24 in (DOC 50 1915/005) tot wijziging van amendement nr. 23. Het strekt tot de schrapping van «het niet overeenstemmen van het voertuig met de fundamentele veiligheidsnormen» omdat deze bepaling in de technische voertuigenwet thuishoort en niet in de op 16 maart gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient subamendement nr. 25 (DOC 50 1915/005) tot wijziging van amendement nr. 23 in. Het strekt tot de uitbreiding van de zware overtredingen van de eerste graad tot de gordel draagplicht, verkeerd parkeren en ongeoorloofd gsm-gebruik; ook in de classificatietabel van de minister zijn deze inbreuken zware overtredingen van de eerste graad.

De heer Daan Schalck (SPA) stipt enkele punten aan:

- 1) 1500 verkeersdoden per jaar is een fundamenteel maatschappelijk probleem.
- 2) Het is nodig om daaruit de conclusie te trekken dat onze verkeershandhaving grondiger moet worden aangepakt. Zowel de federale als de lokale politiekorpsen dragen hierin verantwoordelijkheid.
- 3) In de beeldvorming rond het wetsontwerp ligt de nadruk op de verhoging van de boetes in artikel 6. Nochtans is die verhoging nauwelijks meer dan een indexering.
- 4) Het ontwerp zal de pakkans vergroten.
- 5) De verwerking van de overtredingen zal versnellen door de invoering van de administratieve afhandeling door de parketten.
- 6) De omschrijving van ongeveer 800 overtredingen en hun sanctie behoort niet tot de opdrachten van de wetgever. De regering heeft die opdracht omdat zij beter kan inspelen op nieuwe fenomenen.

Sommigen vinden dat bepaalde overtredingen niet thuishoren in één van de categorieën van zware overtredingen. Nochtans is niet-handenvrij gsm-gebruik in de wagen risicovoller dan rijden met 0,8 promille alcohol in het bloed en kan het stilstaan van een wagen op het fietspad de dood van een zwakke weggebruiker veroorzaken.

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) vindt dat sommigen, in het bijzonder de socialistische en groene fracties, het debat over veiligheid willen beperken tot verkeersveiligheid. Nochtans beschouwen de

M. Jos Ansoms (CD&V) présente un sous-amendement n° 24 (DOC 50 1915/005) à l'amendement n° 23. Ce sous-amendement tend à supprimer les mots « la non-conformité du véhicule aux normes de sécurité fondamentales », parce que cette disposition a sa place dans la loi relative aux caractéristiques techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules et non dans les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la sécurité routière.

M. Jos Ansoms (CD&V) présente un sous-amendement n° 25 (DOC 50 1915/005) à l'amendement n° 23. Ce sous-amendement tend à inclure dans les infractions graves de premier degré le non-respect de la réglementation relative au port de la ceinture de sécurité, le stationnement dangereux et l'utilisation du GSM au volant. Ces infractions figurent également parmi les infractions graves de premier degré dans le tableau de la ministre.

M. Daan Schalck (SPA) formule quelques considérations.

- 1) le fait que 1.500 personnes meurent chaque année sur les routes est un problème de société fondamental.
- 2) La conclusion qui s'impose est qu'il faut reconsidérer de fond en comble notre approche du contrôle du respect des règles de la circulation routière. Les polices tant locale que fédérale doivent s'y impliquer.
- 3) Dans l'image que l'on donne du projet de loi, on insiste sur l'augmentation du montant des amendes prévu à l'article 6.
Or, cette augmentation n'est pratiquement rien de plus qu'une indexation.
- 4) la loi en projet augmentera les chances de verbaliser les contrevenants.
- 5) Les parquets pourront traiter administrativement certaines infractions, ce qui augmentera le traitement de celles-ci.
- 6) La définition de quelque 800 infractions n'incombe pas au législateur mais au gouvernement qui pourra ainsi réagir à l'apparition de nouveaux types d'infractions.

Certains estiment que certaines infractions n'ont pas leur place dans une des catégories d'infractions graves. Or, l'utilisation du GSM au volant sans dispositif « mains libres » est plus dangereuse que la conduite avec 0,8 mg d'alcool dans le sang et l'arrêt d'un véhicule sur la piste cyclable peut entraîner la mort d'usagers vulnérables.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) estime que certains, en particulier les groupes socialistes et écolo, veulent limiter le débat sur la sécurité à la sécurité routière. La plupart des citoyens considèrent toutefois la

meeste burgers criminaliteit als het belangrijkste veiligheidsprobleem. Het onderwerp verkeersveiligheid is een vluchtheuvel om te ontsnappen aan een debat dat de mensen nauwer aan het hart ligt. Wie een verkeersovertreding begaat, doet dit doorgaans niet bewust; wie een crimineel feit pleegt, doet dit wél wetens en willens; de strafmaat moet ook daarvan afhangen.

Het ontwerp zal bij de bevolking gepercipieerd worden als de wet van de hoge boetes, wat vooral de liberale fracties zwaar zal aangerekend worden. Er wordt een heksenjacht georganiseerd tegen automobilisten: bijna elke gedraging van een automobilist kan immers omschreven worden als een potentieel gevaar voor zwakke gebruikers.

Het ontwerp handelt niet over de bestuurders (10 % van de chauffeurs) die zonder verplichte verzekering rijden. De classificatietabel vermeldt «bedrog met de identificatie van het voertuig». Als deze bepaling niet over de wettelijke verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid handelt, waarover handelt ze dan wel ?

Sommige gevaarlijke verkeerssituaties figureren om redenen van politieke correctheid niet in het ontwerp, met name situaties die veroorzaakt worden door fietsers.

Tenslotte wijst de spreker op de vermelding in verschillende polissen dat verzekeringsmaatschappijen over een regresvordering op hun verzekerden beschikken indien de schade veroorzaakt werd door een zware overtreiding. Onderneemt de minister iets om te vermijden dat de uitbreiding van het aantal zware overtredingen tot een uitbreiding van het aantal regresvorderingen leidt?

De heer André Smets (CDH) vraagt naar duidelijkheid over de hoogte van de boetes voor specifieke overtredingen en stelt vast dat het overzicht van de minister allerminst concreet is. Hij dringt aan op uitvoerbare doelstellingen inzake verkeersveiligheid: het aantal slachtoffers werd gelukkig al drastisch, maar toch nog onvoldoende, verminderd. Er moet vooral veel gewerkt worden aan bewustmaking.

Voor sommige overtredingen wordt de sanctie te zwaar. Veel overtredingen worden niet doelbewust, maar door onachtzaamheid begaan (bijvoorbeeld een snelheidsovertreding) en het is daarom niet wenselijk om meteen een boete van minimaal 275 euro te laten opleggen. Hij onderschrijft de opvatting dat de pakkans (en niet de boetes) dient te worden verhoogd: dit vergroot het maatschappelijk draagvlak van een echt

criminaliteit comme le principal problème de sécurité. La sécurité routière constitue un refuge pour échapper à un débat qui tient les gens plus à cœur. Le conducteur qui commet une infraction au code de la route ne le fait généralement pas délibérément ; celui qui commet un crime, le fait en connaissance de cause ; le taux de la peine doit aussi dépendre de cette considération.

La population ressentira le projet à l'examen comme la loi sur les amendes élevées, ce qui portera surtout préjudice aux groupes libéraux. Les automobilistes sont victimes d'une véritable chasse aux sorcières : presque chaque comportement d'un automobiliste peut en effet être qualifié de danger potentiel pour les usagers vulnérables.

Le projet ne traite pas des conducteurs qui roulent sans assurance obligatoire (10% des conducteurs). Le tableau de catégorisation mentionne « fraude à l'identification du véhicule ». Cette disposition ne traite-t-elle pas de l'assurance légale pour la responsabilité civile ?

Certaines situations dangereuses ne figurent pas dans le projet pour des raisons de correction politique, notamment les situations qui sont provoquées par des cyclistes.

L'intervenant attire enfin l'attention sur le fait que plusieurs polices d'assurance font état de la possibilité de recours des compagnies d'assurance contre leurs assurés au cas où le dommage a été causé par suite d'une infraction grave. La ministre a-t-elle pris une mesure pour éviter que l'extension du nombre d'infractions graves n'entraîne une augmentation du nombre d'actions en recours ?

M. André Smets (CDH) demande des éclaircissements concernant le niveau des amendes applicables à des infractions spécifiques et constate que l'aperçu fourni par la ministre n'est pas du tout concret. Il insiste pour que l'on se fixe des objectifs réalisables en matière de sécurité routière: le nombre de victimes a heureusement déjà été réduit fortement, mais pas encore de manière suffisante. Il faut surtout s'employer à conscientiser la population.

La sanction dont sont passibles certaines infractions est encore trop lourde. De nombreuses infractions ne sont pas commises délibérément, mais par inadvertance (par exemple, un excès de vitesse) ; aussi n'est-il pas souhaitable de prévoir qu'une amende de 275 euros minimum est infligée immédiatement. Il souscrit à l'opinion selon laquelle il convient d'augmenter la probabilité de se faire prendre (et non les amendes): cela augmente

handhavingsbeleid. Eventueel kunnen de boetes vervangen worden door alternatieve maatregelen, in het bijzonder voor arme families. De hoge boetes zijn wellicht vooral bedoeld om de dure politiehervorming te kunnen betalen, eerder dan om de verkeersveiligheid te verhogen.

De spreker besluit dat het wetsontwerp op inefficiënte wijze is opgebouwd en dat de torenhoge boetes het probleem van de verkeersveiligheid niet oplossen.

De heer Bart Somers (VLD) vindt dat een integraal veiligheidsbeleid moet worden gevoerd. De politie kan meer taken vervullen naarmate haar werkzaamheden efficiënter georganiseerd zijn. Hij wijst er op dat meer slachtoffers vallen in het verkeer dan door criminaliteit, dus dat verkeersveiligheid niet minder belangrijk mag worden geacht. In Mechelen poogt het lokale bestuur op een kordate, transparante en efficiënte wijze verkeersmisdrijven aan te pakken. Hij onderschrijft overigens de opvatting dat de verhoging van de pakkans belangrijker is dan de hoogte van de boetes.

Het voorstel van de minister voor een nieuwe categorisering is grotendeels logisch opgebouwd. De meeste boetes stijgen maar met 10 %, wat niet veel meer is dan de inflatie van de laatste jaren. De overbrenging van sommige inbreuken van de gewone overtredingen naar de zware overtredingen van de eerste categorie, lijkt hem soms wel, dan weer minder gerechtvaardigd. Men kan elke overtreding in abstracto doordenken tot potentiële indirecte risico's met fatale gevolgen, maar de proportionaliteit tussen fout en sanctie moet gevrijwaard worden.

Zou de minister kunnen instemmen met een aanpassing van haar intenties, zoals verwoord in de classificatietabel, met name door de overbrenging van drie overtredingen, die volgens de bijlage zouden ressorteren onder de zware overtredingen van de eerste categorie, naar de gewone overtredingen ? Het gaat om overtredingen die uit onachtzaamheid kunnen voortvloeien en waarbij het maatschappelijk draagvlak voor een zeer repressieve aanpak onvoldoende groot is:

- De gordel draagplicht voor volwassenen, waarbij men enkel zichzelf in gevaar brengt; indien ouders er echter niet voor zorgen dat hun minderjarige kinderen de veiligheidsgordel dragen, is dit een ernstiger misdrijf (men brengt anderen in gevaar) en is een zwaardere sanctie wel gerechtvaardigd;

- Het verbod om niet-handenvrij te bellen in de wagen;

l'assise sociale d'une véritable politique de répression. Les amendes pourraient éventuellement être remplacées par des mesures alternatives, en particulier pour les familles pauvres. Les amendes élevées sont sans doute essentiellement destinées à financer l'onéreuse réforme des polices, plutôt qu'à accroître la sécurité routière.

L'intervenant déclare, en guise de conclusion, que le projet de loi est édifié de manière inefficace et que les amendes colossales qui sont prévues ne résoudront pas le problème de la sécurité routière.

M. Bart Somers (VLD) estime qu'il faut mener une politique intégrale de sécurité. La police pourra accomplir d'autant plus de tâches que ses activités seront organisées de manière efficace. Il fait observer que la circulation fait plus de victimes que la criminalité, et donc que l'on ne peut considérer que la sécurité routière est moins importante. À Malines, les autorités locales tentent de réprimer de manière énergique, transparente et efficace les infractions routières. Il souscrit d'ailleurs à l'opinion selon laquelle il est plus important d'augmenter la probabilité de se faire prendre que d'infliger des amendes élevées.

La nouvelle catégorisation proposée par le ministre est en grande partie élaborée avec logique. La plupart des amendes n'augmentent que de 10%, ce qui ne représente guère plus que l'inflation enregistrée au cours des dernières années. Quant au transfert de certaines infractions de la catégorie des infractions ordinaires à celle des infractions graves de premier degré, il lui paraît tantôt justifié tantôt moins justifié. *In abstracto* toute infraction peut présenter des risques ayant des conséquences fatales, mais il convient de préserver la proportionnalité entre la faute et la sanction.

La ministre pourrait-elle accepter d'adapter ses intentions telles qu'elles figurent dans la classification, en transférant notamment trois infractions, qui selon l'annexe relèveraient des infractions graves de premier degré, dans la catégorie des infractions ordinaires ? Il s'agit d'infractions pouvant résulter d'une distraction et pour lesquelles une approche très répressive ne bénéficie pas d'un consensus social suffisant :

- le port obligatoire de la ceinture pour les adultes, l'intéressé ne mettant en danger que lui-même ; si des parents ne veillent toutefois pas à ce que leurs enfants mineurs portent la ceinture, il s'agit d'une infraction plus grave (mettant la vie d'autrui en danger), qui justifie une sanction plus grave ;

- l'interdiction de téléphoner sans équipement mains libres dans la voiture ;

– Gevaarlijk parkeren bestaat in gradaties. Parkeren op het fietspad levert potentieel grotere risico's op (voor fietsers) dan parkeren op een plaats die voorbehouden is aan gehandicapten; de laatste inbreuk kan zijns inziens beter bestraft worden als een gewone overtreding.

Deze drie voorbeelden geven ook aan dat het huidige systeem van verkeersovertredingen wellicht nog kan worden verfijnd; momenteel is het namelijk zo dat de gordeldraagplicht en gevaarlijk parkeren slechts één overtreding uitmaken, ongeacht de omstandigheid van de inbreuk.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vindt de *ad-hoc*-benadering van de heer Somers geen goede aanpak. Ook na de overbrenging van die drie inbreuken naar de gewone overtredingen worden sommige inbreuken nog te zwaar bestraft: zo zal wie 61 km per uur rijdt in de bebouwde kom nog steeds geconfronteerd worden met een minimumboete van 275 euro. Het is beter om de categorisering onverlet te laten en de erop toepasselijke boetes te verlagen. Hij vindt het onderscheid tussen de gordeldraagplicht voor volwassenen en kinderen overigens onzinnig.

De heer Daan Schalck (SPA) is van oordeel dat de drie voorbeelden van de heer Somers aantonen dat verdere verfijning van ons systeem van verkeersovertredingen nodig is en dat dit niet in een wet, maar in een koninklijk besluit moet geregeld worden. Zijn persoonlijke opvatting is wel dat niet-handenvrij bellen in de wagen best als een zware overtreding bestraft wordt.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) is geen voorstander van strengere boetes, die volgens haar geen mentaliteitsverandering teweeg zullen brengen. Als men de huidige regels daadwerkelijk afdwingt, zullen de opvattingen en de gedragingen van de mensen wél in de goede richting evolueren. Ook de aanpassing van de infrastructuur is een aspect dat belangrijkere effecten kan sorteren dan een verhoging van de maximumboetes.

De provinciale verkeerseenheden hebben te weinig personeel voor controles. De lokale politiezones moeten in de toekomst de belangrijkste taken van de verkeerspolitie uitoefenen, want op federaal niveau ontbreekt een eenduidige beleidsvisie.

De band tussen de wegbeheerder en de bestemming van de boetes is belangrijk. Tot nu toe komt de opbrengst van controles vooral in de federale schatkist terecht; het

– le stationnement dangereux connaît des gradations. Le stationnement sur la piste cyclable présente davantage de risques potentiels (pour les cyclistes) que le stationnement sur un emplacement réservé aux handicapés ; l'intervenant estime qu'il est préférable que cette dernière contravention soit sanctionnée à titre d'infraction ordinaire.

Ces trois exemples prouvent également que le système actuel des infractions en matière de roulage peut sans doute encore être affiné ; à l'heure actuelle, le port obligatoire de la ceinture et le stationnement dangereux ne constituent qu'une seule infraction, quelles que soient les circonstances de la contravention.

M. Jos Ansoms (CD&V) estime que l'approche *ad-hoc* de M. Somers n'est pas bonne. Même après le transfert de ces trois infractions à la catégorie des infractions ordinaires, certaines infractions sont encore sanctionnées trop lourdement : c'est ainsi qu'un automobiliste qui fait du 61 km/h dans l'agglomération se verra encore infliger une amende de 275 euros au moins. Il est préférable de laisser la catégorisation telle quelle et de diminuer les amendes prévues. Il estime que la distinction entre le port obligatoire de la ceinture pour les adultes et le port obligatoire de la ceinture pour les enfants est d'ailleurs dépourvue de sens.

M. Daan Schalck (SPA) estime que les trois exemples de M. Somers montrent qu'il faut continuer à affiner notre système d'infractions au Code de la route et que celles-ci ne doivent pas faire l'objet d'une loi, mais d'un arrêté royal. Pour lui, l'usage du GSM au volant sans dispositif mains-libres peut très bien être sanctionné comme une infraction grave.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) n'est pas partisan d'amendes plus lourdes, qui ne généreront pas, selon elle, un changement de mentalité. Si l'on arrive à vraiment faire respecter les règles actuelles, les conceptions et les comportements des gens évolueront dans la bonne direction. L'adaptation de l'infrastructure constitue, elle aussi, un aspect qui aura plus d'effets que l'augmentation des amendes minimales.

Les unités de la circulation provinciales ont trop peu de personnel pour effectuer des contrôles. Les zones de polices locales doivent à l'avenir exercer les principales fonctions de la police de la circulation, car au niveau fédéral, une vision politique univoque fait défaut.

Le lien entre le gestionnaire de la voirie et l'affectation des amendes est important. Jusqu'à présent, le produit des contrôles arrivait surtout dans les caisses fédérales.

is goed dat in de toekomst via het Boetefonds de lokale politiezones kunnen delen in de opbrengst.

De spreekster merkt ook op dat de Raad van State de bevoegdheidsoverdracht aan de Koning te ruim acht.

Mevrouw Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO) verdedigt artikel 6 omdat het een duidelijk verband legt tussen de ernst van de overtreding en de sanctie. Verkeersovertredingen worden vaker doelbewust dan per ongeluk begaan. Wie anderen in gevaar brengt, moet aangepakt worden, zelfs als het maatschappelijk draagvlak daarvoor onvoldoende groot is: het Parlement moet de mensen een duidelijk signaal geven, waardoor het maatschappelijk draagvlak voor een correcte handhaving kan verruimd worden.

De spreekster denkt dat het argument van de te hoge boetes voor minvermogenden geen hout snijdt: voor hen zal de rechter immers het bedrag van de boetes kunnen verminderen op basis van artikel 42 van het ontwerp.

De heer Bart Somers (VLD) vindt een attitudeverandering inzake verkeersveiligheid belangrijk en gelooft dat die niet mogelijk is indien het maatschappelijk draagvlak volkomen ontbreekt, wat niet belet dat politici soms leiderschap moeten tonen.

De minister verklaart zich voorstander van een ruime visie op verkeersveiligheid. Het voorliggende wetsontwerp is daarbij slechts één van de middelen om het doel te bereiken en het element «boetes» is slechts één van de aspecten van het wetsontwerp. Die boetes worden met 10 % verhoogd: wie anderen in gevaar brengt, moet nu éénmaal bestraft worden. De opbrengst van de geïnde boetes zal gedeeltelijk aangewend worden voor de versterking van de lokale politiezones, in het bijzonder die zones die van verkeersveiligheid een prioriteit maken. Die versterking zal de pakkans verhogen, de mentaliteit van de mensen zal versneld veranderen, het aantal verkeersdoden zal afnemen. De provinciale verkeerseenheden zullen hun verantwoordelijkheid opnemen en jaarlijks 10 % meer controles uitvoeren.

De boetes zullen zich in een ruime vork tussen minima en maxima bevinden, zoals al jaren het geval is.

De minister stemt in met de nuancering over de overtredingen die door de heer Somers werden aangehaald:

les ; il est opportun qu'à l'avenir, les zones de police locales puissent avoir leur part du produit par l'intermédiaire du Fonds des amendes.

L'intervenante fait observer que le Conseil d'État estime que la délégation de pouvoir au Roi est trop étendue.

Mme Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO) défend l'article 6 dès lors que ce dernier établit un lien clair entre la gravité de l'infraction et la sanction prévue. Les infractions de roulage sont plus souvent commises délibérément que par accident. Quiconque met en péril la vie d'autrui doit être poursuivi, et ce, même si l'opinion publique n'est pas très favorable à cette politique : le parlement doit être clair à ce sujet, et cela ne pourra d'ailleurs que renforcer la popularité d'une politique de répression correcte en la matière.

L'intervenant estime que l'argument relatif aux montants des amendes, qui seraient excessifs pour les plus défavorisés, n'a pas de sens : le juge pourra en effet réduire le montant de leurs amendes sur la base de l'article 42 du projet.

M. Bart Somers (VLD) estime qu'il est important que les comportements changent en matière de sécurité routière, et estime en outre que ce ne sera pas possible si le changement de mentalités auquel il fait allusion ne bénéficie d'aucun soutien de la part de l'opinion publique, et ce, même s'il est vrai que les politiques doivent parfois donner le ton.

Le ministre déclare être favorable à une conception large de la sécurité routière. De plus, le projet de loi à l'examen n'est qu'un moyen parmi d'autres mis en œuvre pour atteindre les objectifs poursuivis, et les amendes ne constituent que l'une de ses dimensions. Les amendes seront augmentées de 10 %. Du reste, ceux qui mettent en péril la vie d'autrui doivent être sanctionnés. Le produit des amendes sera utilisé, en partie, pour renforcer les zones de polices locale, notamment les zones de police qui font de la sécurité routière l'une de leurs priorités. Ce renforcement va augmenter les risques, pour le conducteur en infraction, de se faire verbaliser, de sorte que les mentalités vont rapidement évoluer et que le nombre de décès sur la route va diminuer. Les unités provinciales de circulation prendront leurs responsabilités, et effectueront chaque année 10% de contrôles en plus.

Les amendes oscilleront en outre entre des limites minimales et maximales assez éloignées, comme c'est le cas depuis de nombreuses années.

La ministre marque son accord sur l'introduction d'une nuance en ce qui concerne les infractions évoquées par

niet-handenvrij gsm-gebruik, verzuim door meerderjarigen aan de persoonlijke verplichting om een gordel te dragen en parkeren op een plaats die voorbehouden is, kunnen in het te nemen koninklijk besluit bij de gewone overtredingen worden ingedeeld. Parkeren, al is het maar een halve minuut, op een deel van de openbare weg dat is voorbehouden aan zwakke weggebruikers, moet wel een zware overtreding van de eerste graad worden, evenals het verzuim van ouders om hun kinderen de gordel te laten dragen.

Meer in algemene zin zal de minister alle overtredingen grondig doorlichten, eventueel opsplitsen in meerdere overtredingen en in één van de vier categorieën onderbrengen.

De vermelding van «bedrog met de identificatie van het voertuig» in de nota met classificatiecriteria is vooral bedoeld om fraude met nummerplaten tegen te gaan. Het gaat hier geenszins om de verplichting van de reflecterende nummerplaat; de maatregel zal vooral bedoeld zijn om autozwendel tegen te gaan.

De heer Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO) zegt dat wie zich aan de regels houdt de nieuwe boetes geenszins hoeft te vrezen. Onoplettendheid kan geen grondslag van rechtvaardiging zijn omwille van de risico's voor zwakke weggebruikers. Niet dragen van de gordel is levensgevaarlijk, ongeacht de vraag of er een maatschappelijk draagvlak is voor de gordeldraagplicht.

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt vast dat er veel onduidelijkheid is. Hij heeft het ontwerp nooit gereduceerd tot de hoge boetes; de minister deed dat zelf in een persconferentie. De SPA en AGALEV hebben blijkbaar een andere opvatting dan de minister, de VLD en de PS.

Minvermogens kunnen enkel een vermindering van de boete krijgen als die boete opgelegd wordt in een strafproces. Voor de overgrote meerderheid van de boetes is dat niet het geval, meer bepaald in het geval van de minnelijke schikking en de nieuwe administratieve afhandeling.

De heer François Bellot (MR) vindt dat de boetes niet de kern van het wetsontwerp zijn.

Hij trekt zijn amendement nr. 23 in na de preciseringen die de minister gaf over de gordeldraagplicht, verkeerd parkeren en ongeoorloofd gsm-gebruik. Hij verwacht dat de preciseringen in de classificatietabel met de invulling van de categorisering worden opgenomen. Essentieel is ook dat er een duidelijke coördinatie komt van de boe-

M. Somers : l'utilisation d'un GSM sans kit mains libres, le non-respect par les personnes majeures de leur obligation personnelle de porter la ceinture et le stationnement sur un emplacement réservé peuvent être rangés, dans l'arrêté royal à prendre, parmi les infractions ordinaires. En revanche, le stationnement, fût-ce une deminute, sur une partie de la voie publique réservée aux usagers faibles doit être une infraction grave de premier degré, tout comme le fait, pour les parents, de ne pas faire porter la ceinture à leurs enfants.

Sur un plan plus général, la ministre analysera minutieusement toutes les infractions, les scindera éventuellement en plusieurs infractions et les rangera dans une des quatre catégories.

L'expression « fraude à l'identification du véhicule » utilisée dans la note relative aux critères de classification vise avant tout à lutter contre la fraude aux plaques minéralogiques. Il ne s'agit nullement en l'occurrence de l'obligation relative à la plaque rétro réfléchissante. La mesure visera surtout à lutter contre le trafic de voitures.

M. Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO) souligne que celui qui respecte les règles n'a pas à craindre les nouvelles amendes. L'inattention ne peut constituer une excuse, eu égard aux risques pour les usagers faibles. Ne pas porter la ceinture met la vie en danger, peu importe s'il existe une adhésion sociale au port obligatoire de la ceinture.

M. Jos Ansoms (CD&V) constate que les choses sont loin d'être claires. Il n'a jamais réduit le projet aux amendes élevées, ce que la ministre a, elle, fait au cours d'une conférence de presse. Le SPA et AGALEV sont manifestement d'un autre avis que la ministre, le VLD et le PS.

Les personnes n'ayant que de faibles revenus ne peuvent bénéficier d'une réduction de l'amende que si celle-ci leur est infligée dans le cadre d'une procédure pénale. Or, tel n'est pas le cas pour la grande majorité des amendes, plus spécialement en cas de transaction ou d'application du nouveau traitement administratif.

M. François Bellot (MR) estime que les amendes ne constituent pas l'élément central du projet de loi.

Il retire son amendement n° 23 après que le ministre a donné des précisions quant à l'obligation du port de la ceinture, aux infractions en matière de stationnement et à l'interdiction d'utiliser un GSM. Il aimerait que ces précisions figurent au tableau de classification avec indication de la catégorie. Une coordination claire des amen-

tes die gelden voor bepaalde overtredingen in het geval een minnelijke schikking.

In de lokale politiezones worden de regels niet altijd strikt gehandhaafd omwille van de druk van de bevolking op de burgemeesters. De duidelijkheid over maximale snelheidsaanduidingen moet ook groter worden.

Door de intrekking vervallen de subamendementen nr. 24 en 25 van de heer Ansoms tot wijziging van amendement nr. 23.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) wijst op het feit dat de preciseringen van de minister bij de drie vermelde overtredingen niet in overeenstemming zijn met de memorie van toelichting en vraagt zich af of dat geen verwarring zal veroorzaken. Zij blijft kritisch t.o.v. de ruime delegatie van bevoegdheden aan de regering.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vindt eveneens dat er verwarring is: naast de memorie is er een tabel met classificatiecriteria en nu ook een bijkomende verklaring van de minister en tegenstrijdige verklaringen van leden van de meerderheid. Wat denkt de heer Schalck van de bijkomende verklaring? Wat blijft er over van de consequente houding van de leden van de meerderheid?

De heer Daan Schalck (SP.A) antwoordt dat hij vrede kan nemen met een aantal verfijningen. Het leidinggevend criterium om te bepalen of iets een zware overtreding is, blijft ook na de bijkomende verklaring: worden personen potentieel in gevaar gebracht?

De heer Ansoms (CD&V) verwijst ten slotte naar de bijlage 3 en 4 die aan het verslag worden toegevoegd:

- Bijlage 3 betreft de essentie van de verschillen in sanctionering tussen de CD&V-visie en het wetsontwerp volgens de spreker;
- Bijlage 4 bevat het alternatieve voorstel van de spreker voor de sanctionering met bijhorende voorbeelden.

Artikel 7

Dit artikel geeft geen aanleiding tot debat.

des applicables à certaines infractions en cas de transaction est également essentiel.

Dans certaines zones de police locales, les règles en la matière ne sont pas toujours appliquées de manière stricte en raison de la pression exercée par la population sur les bourgmestres. Il conviendrait également de clarifier les choses en ce qui concerne les indications de la vitesse maximale autorisée.

Le retrait de l'amendement n° 23 rend sans objet les sous-amendements n° 24 et 25 présentés par M. Ansoms.

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) souligne que les précisions données par la ministre sur les trois infractions visées ne sont pas conformes à l'exposé des motifs et elle se demande si cela ne risque pas de prêter à confusion. Elle reste critique à l'égard de la vaste délégation de compétences au gouvernement.

M. Jos Ansoms (CD&V) estime également qu'il y a une certaine confusion: à l'exposé des motifs s'ajoutent un tableau contenant les critères de catégorisation et, maintenant, une déclaration complémentaire du ministre ainsi que des déclarations contradictoires des membres de la majorité. Que pense M. Schalck de la déclaration supplémentaire? Que reste-t-il de la position cohérente des membres de la majorité?

M. Daan Schalck (SP.A) répond qu'il pourrait se satisfaire d'un certain nombre de précisions. Le critère décisif à prendre en compte pour déterminer si un fait doit être considéré comme une infraction grave subsiste même après la déclaration complémentaire: ce critère consiste à savoir si les personnes sont potentiellement mises en danger?

Enfin, *M. Jos Ansoms (CD&V)* renvoie aux annexes 3 et 4, qui sont ajoutés au rapport:

- L'annexe 3 reflète, selon l'intervenant, l'essence même de ce qui sépare la vision du CD&V de celle qui sous-tend le projet en ce qui concerne les sanctions;
- L'annexe 4 contient l'alternative proposée par l'intervenant en matière de sanctions, illustrée par des exemples complémentaires.

Art. 7

Cet article ne donne lieu à aucune discussion.

Artikel 8

Amendement nr. 3 (DOC 50 1915/003) wordt ingediend door *mevrouw Coenen c.s.* Dit artikel geeft verder geen aanleiding tot debat.

Artikel 9

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.
Artikelen 10 tot 17

De heer Daan Schalck (SPA) wijst erop dat in deze artikelen de vervangende gevangenisstraf afgeschaft wordt.

Artikel 18

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 19

Amendement nr. 26 (DOC 50 1915/005) wordt ingediend door de heer Ansoms c.s.

De heer Jos Ansoms (CD&V) kaart het probleem van het verval van het recht tot sturen aan. Deze sanctie, die preventief werkt, kan volgens het ontwerp enkel worden uitgesproken door de politierechter, wat het toepassingsgebied ervan teveel verengt. De meeste boetes worden immers opgelegd volgens het systeem van de minnelijke schikking; na de aanneming van het wetsvoorstel komt daar ook nog eens de semi-administratieve afhandeling bij.

De ontworpen regeling heeft volgens de spreker drie problemen:

1) Het verval kan uitgesproken worden bij een alcoholintoxicatie van 0,5 pro mille. De spreker vindt dit overdreven streng, zeker als men bedenkt dat niet-handenvrij telefoneren in de wagen een stuk gevaarlijker is dan zelfs 0,8 pro mille. Hij bepleit dan ook de beperking van de sanctie van verval tot intoxicatie van minimaal 0,8 pro mille. Als de ontworpen bepaling gehandhaafd wordt, moet overigens ook artikel 55 van de gecoördineerde wetten aangepast worden.

2) Het verval van het recht tot sturen is een mogelijke sanctie voor zware overtredingen van de eerste graad, waardoor parkeren op het fietspad aanleiding kan geven tot vijf jaar rijverbod. Deze sanctie lijkt overdreven zwaar.

Art. 8

Mme Coenen et consorts présentent un amendement (n° 3, DOC 50 1915/003).

Cet article ne donne lieu à aucune discussion.

Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune observation.
Art. 10 à 17

M. Daan Schalck (SPA) souligne que la peine d'emprisonnement subsidiaire est supprimée dans ces articles.

Art. 18

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Art. 19

M. Ansoms et consorts présentent un amendement (n° 26, DOC 50 1915/005).

M. Jos Ansoms (CD&V) aborde le problème de la déchéance du droit de conduire. Cette sanction, qui a un effet préventif, ne peut, en vertu du projet, être prononcée que par le juge de police, ce qui en réduit exagérément le champ d'application. La plupart des amendes sont en effet infligées conformément au système de la transaction ; après l'adoption du projet de loi, le traitement semi-administratif viendra encore s'y ajouter.

L'intervenant estime que la réglementation en projet pose trois problèmes :

1) La déchéance du droit de conduire peut être prononcée lorsque l'alcoolémie est de 0,5 pour mille. L'intervenant estime que cette mesure est excessive, d'autant que l'utilisation d'un téléphone sans kit « mains libres » présente un danger supérieur à une alcoolémie de 0,8 pour mille. Il préconise dès lors de n'appliquer la déchéance qu'à partir d'une alcoolémie de 0,8 pour mille minimum. Du reste, si la disposition proposée est maintenue, l'article 55 des lois coordonnées devra également être adapté.

2) La déchéance du droit de conduire peut être prononcée pour sanctionner les infractions graves de premier degré, ce qui a pour conséquence, par exemple, que le fait de stationner sur une piste cyclable peut donner lieu à une déchéance du droit de conduire d'une durée de cinq ans. Cette sanction paraît excessive.

3) De rechter krijgt de mogelijkheid om het rijverbod van jongeren te beperken tot het weekend. Dit is een discriminatie t.o.v. oudere chauffeurs, voor wie het rijverbod steeds ook tijdens de week geldt. Hij stemt niet in met het argument dat jongeren op deze wijze tijdens de week rijervaring kunnen opdoen. Er zijn ook praktische bezwaren: de inlevering van een rijbewijs en de teruggave ervan vormen een complexe procedure waaraan verschillende overheden hun medewerking verlenen. In geval van toepassing van de maatregel zal deze procedure elke week moeten worden herhaald. Hetzelfde geldt voor de maatregel van de oplegging van een voertuig, die ook tot het weekend kan beperkt worden.

Het amendement verlengt ook de controleperiode (tussen de initiële rijopleiding en de bijscholing) met de duur van de tot nu toe in de wet figurerende gevangenisstraf.

De heer Daan Schalck (SPA) vindt dat de rechter de vrijheid moet hebben om te oordelen of een intoxicatie van 0,5 promille de intrekking van het rijbewijs verantwoordt en of de intrekking beperkt wordt tot de week-ends. Het is evident dat de rechter na grondige reflectie dient te oordelen of dergelijke strenge sanctie, bijvoorbeeld na herhaling, gerechtvaardigd is.

De minister stemt daarmee in. Voor wie spookrijdt met 0,5 pro mille in het bloed moet verval van het recht tot sturen kunnen uitgesproken worden.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vindt dat een slecht voorbeeld omdat spookrijden alleen al volstaat voor een verval van het recht tot sturen.

Artikel 20

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 20bis (nieuw)

Amendement nr. 28 van de heer Ansoms c.s. strekt tot de invoeging van een nieuw artikel 20bis.

De heer Jos Ansoms (CD&V) legt uit dat artikel 42 van de gecoördineerde wetten enkel het verval van het recht tot sturen als veiligheidsmaatregel voorziet in het geval van « lichamelijke ongeschiktheid », terwijl deze vraagstelling ook belangrijk is bij geestelijke

3) Le juge aurait désormais la possibilité de limiter la déchéance du droit de conduire des jeunes au week-end. Il s'agit d'une discrimination à l'égard des chauffeurs plus âgés, pour lesquels la déchéance est également d'application pendant la semaine. Il n'est pas d'accord avec l'argument selon lequel les jeunes ont ainsi la possibilité d'acquérir une certaine expérience de conduite pendant la semaine. Il y a également des objections d'ordre pratique : le retrait et la restitution d'un permis de conduire constituent une procédure complexe à laquelle différentes autorités collaborent. Si on applique cette mesure, on devra répéter la procédure chaque semaine. Il en va de même pour la mesure d'immobilisation d'un véhicule, qui peut également être limitée au week-end.

L'amendement prolonge aussi la période de contrôle (comprise entre la formation initiale à la conduite et les cours de perfectionnement) de la durée de la peine d'emprisonnement prévue jusqu'à présent par la loi.

M. Daan Schalck (SPA) estime que le juge doit avoir la faculté de juger si une intoxication de 0,5 pour mille justifie le retrait du permis de conduire et si le retrait est limité aux week-ends. Il est évident que c'est le juge qui doit déterminer, après mûre réflexion, si une sanction aussi sévère est justifiée, par exemple, après récidive.

La ministre souscrit à ces propos. Les conducteurs fantômes dont le taux d'imprégnation alcoolique est de 0,5 pour mille doivent pouvoir être déchus du droit de conduire.

M. Jos Ansoms (CD&V) estime que c'est là un mauvais exemple, étant donné que les conducteurs fantômes sont déjà passibles d'une déchéance du droit de conduire.

Article 20

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 20bis (nouveau)

L'amendement n° 28 de M. Ansoms et consorts vise à insérer un nouvel article 20bis.

M. Jos Ansoms (CD&V) précise que l'article 42 des lois coordonnées ne prévoit la déchéance du droit de conduire prononcée en tant que mesure de sûreté que dans le cas d'« incapacité physique », alors que cette problématique est aussi importante en cas d'incapacité

ongeschiktheid. Dat moet dus verfijnd worden: het verval van het recht tot sturen moet ook kunnen uitgesproken worden voor wie angstaanvallen, hallucinaties, een depressie, alcoholverslaving of een andere geestelijke aandoening heeft. In onze samenleving neemt het aantal depressies toe, waardoor het aantal geestelijk ongeschikten zelfs het aantal lichamelijk ongeschikten overtreft.

In het amendement, dat er mede op vraag van zelfhulpgroepen komt, kan de rechter een advies vragen aan een door de Koning aangewezen instelling. Het door het amendement aangewezen centrum voor verkeersterapie kan een medisch-psychologische behandeling en controle uitvoeren op personen die opnieuw met de wagen willen rijden. De rechter moet in concreto een verval kunnen uitspreken zolang geen attest van geschiktheid afgeleverd wordt.

Vandaag is enkel een screening van de lichamelijke of geestelijke geschiktheid mogelijk. Een mogelijkheid om een herstel van het verval van het recht tot sturen te koppelen aan het succesvol volgen van een psychologische therapie bestaat nog niet ;

De rechters beschikken niet over de mogelijkheid om een verval van het recht tot sturen uit te spreken voor onbepaalde duur (bijvoorbeeld tot het bewijs is geleverd van een succesvolle therapie).

Door haar negatieve antwoord wordt een kans gemist om zieke mensen (alcoholisten, drugsverslaafden, depressieve mensen achter het stuur ...) te beschermen tegen zichzelf en om tegelijkertijd andere verkeersdeelnemers te beschermen.

De minister is, anders dan de heer Ansoms, van oordeel dat de tekst van het ontwerp volstaat om voor geestelijk ongeschikten een verval uit te spreken. Het is ook niet evident om de procedure die bij een therapie moet gevolgd worden in de wet te omschrijven.

Artikel 21

Amendement nr. 27 (DOC 50 1915/005) wordt ingediend door de heer Ansoms c.s.

De heer Jos Ansoms (CD&V) ventileert twijfels bij de oplegging van een verval van het recht tot sturen voor wie tijdens een periode van verval toch de wagen bestuurt. Zal wie een eerste verval niet naleeft wel een tweede verval naleven? Wordt het tweede verval opgeteld bij het eerste of vervangt het tweede verval het eer-

mentale. Il convient donc d'affiner cette disposition : la déchéance du droit de conduire doit aussi pouvoir être prononcée à l'encontre de celui qui souffre d'accès d'angoisse, d'hallucinations, de dépression, de toxicomanie ou d'une autre affection mentale. Le nombre de dépressions est en augmentation dans notre société, de sorte que le nombre de personnes atteintes d'incapacité mentale est même supérieur au nombre de personnes atteintes d'incapacité physique.

Dans l'amendement, qui a été présenté notamment à la demande de groupes d'entraide, le juge peut demander un avis à un organisme désigné par le Roi. Le centre de réhabilitation en psychologie de la circulation visé par l'amendement pourra procéder à un examen et à un contrôle médicaux et psychologiques des personnes qui veulent à nouveau conduire une voiture. Concrètement, le juge devra pouvoir prononcer une déchéance tant qu'une attestation de capacité n'aura pas été délivrée.

À l'heure actuelle, il n'est possible que de procéder à un examen de l'aptitude physique et mentale. Il n'est pas encore possible de lier une réintégration dans le droit de conduire à la participation fructueuse à une thérapie psychologique.

Les juges n'ont pas la possibilité de prononcer une déchéance du droit de conduire pour une durée indéterminée (par exemple, jusqu'à ce que la preuve d'une thérapie réussie soit fournie).

Par sa réponse négative, on passe à côté d'une opportunité de protéger des personnes malades (alcooliques, drogués, dépressifs au volant, etc.) d'elles-mêmes et de protéger par la même occasion les autres usagers de la route.

Contrairement à M. Ansoms, *la ministre* estime que le texte du projet est suffisant pour prononcer un retrait à l'encontre des conducteurs mentalement inaptes. De plus, il n'est pas simple de définir dans la loi la procédure qui doit être suivie en cas de thérapie.

Article 21

L'amendement n° 27 (DOC 50 1915/005) est présenté par M. Ansoms et consorts.

M. Jos Ansoms (CD&V) émet des doutes en ce qui concerne la déchéance du droit de conduire imposée aux conducteurs qui conduisent alors qu'ils sont sous le coup d'une déchéance du droit de conduire. Pourquoi le conducteur qui ne se conforme pas à une première déchéance du droit de conduire se conformerait-il à une

ste ? De oplegging van het voertuig lijkt een efficiënter instrument voor wie een verval niet naleeft.

Artikel 22

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 23

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt vast dat dit artikel de sanctie van de oplegging van het voertuig mogelijk maakt voor 7 overtredingen. Dit is een voorbeeld van een harde aanpak van overtreeders, waar de spreker mee kan instemmen. De regering moet de moed hebben om dit aan de publieke opinie ook duidelijk mee te delen.

Artikel 24

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 24bis (nieuw)

Amendement nr. 36 (DOC 50 1915/005) is een amendement van de heer Ansoms. Het strekt tot de invoeging in het ontwerp van een artikel 24bis.

Amendement nr. 38 (DOC 50 1915/005) is een sub-amendement van de heer Ansoms op amendement nr. 36.

De heer Jos Ansoms (CD&V) legt uit dat de intrekking van het rijbewijs, dat een sterk ontradend effect heeft, vaak problematisch verloopt. Bij registratie van een overtreding door onbemande camera's is intrekking van het rijbewijs om praktische redenen niet mogelijk, zelfs niet voor wie een zeer zware overtreding pleegt. Het verschil met registratie door bemande camera's, waar intrekking wel kan, is onlogisch.

Amendement nr. 36 maakt intrekking van het rijbewijs bij vaststelling door onbemande camera's mogelijk. Deze aanpassing is belangrijk omdat in de toekomst de meeste overtredingen met onbemande camera's zullen worden vastgesteld. Zonder deze aanpassing is een geldboete de enige sanctie, wat voor kapitaalkrachtige bestuurders onvoldoende ontradend werkt. Het amendement voor-

deuxième déchéance ? La deuxième déchéance est-elle ajoutée à la première, ou la deuxième déchéance remplace-t-elle la première ? L'immobilisation du véhicule semble en outre être une mesure plus efficace envers les conducteurs qui ne se conforment pas à la déchéance dont ils font l'objet.

Article 22

Cet article ne fait l'objet d'aucune observation.

Article 23

M. Jos Ansoms (CD&V) constate que cet article permet l'immobilisation du véhicule pour sept infractions. Il s'agit d'un exemple de sanction musclée à l'égard des contrevenants, sanction que l'intervenant approuve. Le gouvernement doit également avoir le courage de clairement faire connaître cette dernière à l'opinion publique.

Article 24

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 24bis (nouveau)

M. Ansoms présente un amendement (n° 36 – DOC 50 1915/005) tendant à insérer un article 24bis.

M. Ansoms présente un sous-amendement (n° 38 – DOC 50 1915/005) à l'amendement n° 36.

M. Jos Ansoms (CD&V) explique que le retrait du permis de conduire a un fort effet dissuasif mais s'avère souvent problématique. Si l'infraction est constatée par une caméra automatique, le retrait du permis est impossible pour des raisons pratiques, et ce, même s'il s'agit d'une infraction très grave. La différence par rapport à la constatation de l'infraction par une caméra en présence d'un agent qualifié qui, permet en l'espèce le retrait du permis, n'est pas logique.

L'amendement n° 36 tend à permettre le retrait de permis si l'infraction est constatée par une caméra automatique hors la présence d'un agent qualifié. Cette adaptation est importante, parce qu'à l'avenir, la plupart des infractions seront constatées par des caméras automatiques. Sans cette modification, la seule sanction possible est l'infliction d'une amende, ce qui, pour les con-

ziet ook in de automatische intrekking van het rijbewijs bij zware overtredingen.

Omdat het overdreven lijkt om in intrekking van het rijbewijs voor zware overtredingen van de eerste graad te voorzien, bepaalt subamendement nr. 38 dat de sanctie niet wordt opgelegd bij die categorie van overtredingen.

De spreker merkt ook op dat de oplegging van het voertuig een efficiëntere maatregel is dan de intrekking van het rijbewijs.

Hij wil dat de intrekking van het rijbewijs een automatisme wordt: de intrekking mag zijns inziens niet langer onder de appreciatiebevoegdheid van het parket ressorteren (cfr. het systeem in Duitsland). Van deze maatregel gaat een veel groter ontradingseffect uit dan van een verhoogde boete.

De vigerende regeling maakt intrekking van het rijbewijs onmogelijk voor zware overtredingen, waarbij de dader niet ter plaatse staande wordt gehouden. Zo kan het rijbewijs niet worden ingetrokken indien de politie vaststelt dat een bestuurder een voetganger op het zebrapad zwaar in gevaar brengt, maar er niet in slaagt om de dader staande te houden.

De minister denkt dat amendement nr. 36 onwerkzaam zou zijn: ze verwacht te veel moeilijkheden bij een intrekking van het rijbewijs na vaststelling door onbemande camera's, o.m. door betwisting van de identiteit van de bestuurder van het voertuig. De vigerende bepalingen over intrekking volstaan; in een omzendbrief van de minister van Justitie worden de prioriteiten inzake intrekking aangegeven.

Overigens moet een onderscheid gemaakt worden tussen de intrekking van het rijbewijs en het verval van het recht tot sturen. Een intrekking gebeurt onmiddellijk, bij betrapting op heterdaad, wat bij vaststelling door een onbemande camera niet of nauwelijks mogelijk is. Een verval van het recht tot sturen wordt in een latere fase door een rechter uitgesproken en kan wél opgelegd worden aan wie betrapt werd door een onbemande camera.

Amendement nr. 37 (DOC 50 1915/005) van de heer Ansoms is een amendement in tweede orde tot invoeging van een artikel 24bis.

ducteurs aisés, n'est pas suffisamment dissuasif. Cet amendement prévoit également le retrait automatique du permis en cas d'infraction grave.

Nous estimons qu'il est excessif de retirer le permis de conduire pour certaines infractions graves de premier degré. Le sous-amendement n° 38 prévoit dès lors que cette sanction n'est pas appliquée pour les infractions de cette catégorie.

L'intervenant fait également observer que l'immobilisation d'un véhicule est une mesure plus efficace que le retrait de permis.

Il souhaite que le retrait du permis de conduire devienne un automatisme, et estime que ce dernier ne doit plus relever de la compétence d'appréciation du parquet (voir le système allemand). Cette mesure est, en effet, nettement plus dissuasive que la majoration des amendes.

La réglementation en vigueur ne permet pas en outre de procéder au retrait du permis de conduire pour les infractions graves lorsque leur auteur n'est pas arrêté sur place. Par exemple, la police qui constate qu'un conducteur met gravement en péril la vie d'un piéton sur un passage pour piétons mais qui ne parvient pas à arrêter ce conducteur ne peut pas lui retirer son permis de conduire.

La ministre estime que l'amendement n° 36 serait inopérant. Elle craint, en effet, qu'un retrait du permis de conduire à la suite d'une constatation faite au moyen d'une caméra automatique ne pose trop de problèmes, en raison notamment de la contestation de l'identité du conducteur du véhicule. Les dispositions en vigueur en matière de retrait du permis de conduire sont suffisantes. Les priorités en matière de retrait du permis de conduire sont du reste indiquées dans une circulaire du ministre de la Justice.

Par ailleurs, il convient de faire la distinction entre le retrait du permis de conduire et la déchéance du droit de conduire. Le retrait est appliqué immédiatement, en cas de flagrant délit, ce qui n'est pas ou guère possible dans le cas d'une constatation faite au moyen d'une caméra automatique. La déchéance du droit de conduire est, en revanche, prononcée plus tard par un juge et peut effectivement être infligée à toute personne dont l'infraction a été constatée par une caméra automatique.

M. Ansoms présente un amendement (n° 37, DOC 50 1915/005) tendant, à titre subsidiaire, à insérer un article 24bis.

De heer Jos Ansoms (CD&V) verduidelijkt dat het amendement ertoe strekt dat het rijbewijs van elke pleger van een zware overtreding van de tweede of derde graad kan worden ingetrokken, ongeacht de wijze waarop de overtreding werd vastgesteld, en dat de Koning de modaliteiten van de intrekking vastlegt.

Ook dit amendement krijgt niet de goedkeuring van *de minister*. Zelfs als de wijze van intrekking in een K.B. wordt vastgesteld, zijn de praktische bezwaren te groot.

Artikel 24ter (nieuw)

Amendement nr. 39 (DOC 50 1915/005) van de heer Ansoms strekt tot de invoeging in het ontwerp van een artikel 24ter.

De heer Jos Ansoms (CD&V) denkt dat de fraude met rijbewijzen toeneemt. Mensen die door intrekking of verval (tijdelijk) niet meer over een rijbewijs beschikken, vertellen aan hun gemeentebestuur dat ze het verloren zijn en krijgen daardoor een onwettelijk duplicaat. Het amendement strekt ertoe dat de Koning maatregelen ter voorkoming van fraude met rijbewijzen neemt. De algemene regels m.b.t. valsheid in geschriften zijn onvoldoende aangepast om dit type van fraude hard aan te pakken.

De heer Daan Schalck (SPA) wijst op het feit dat het hier gaat om fraude met officiële documenten, wat nu al strafbaar is en tot vervolging kan leiden.

De minister wijst op artikel 30 van de gecoördineerde wetten, die voor dit type van misdrijf in een belangrijke boete en een bijkomend verval voorziet. Het amendement is voor een krachtig optreden niet nodig.

De heer Jos Ansoms (CD&V) wijst erop dat zijn voorstel niet de bedoeling heeft een repressief instrument in te voeren in de strijd tegen de fraude met rijbewijzen; zo'n instrument bestaat immers reeds. Hij wil enkel verzekeren dat er preventieve maatregelen genomen worden tegen dergelijke fraude.

Artikel 25

Amendement nr. 40 (DOC 50 1915/005) wordt ingediend door de heer Ansoms. *De heer Jos Ansoms (CD&V)* geeft aan dat het amendement twee aanpassingen beoogt:

M. Jos Ansoms (CD&V) précise que cet amendement vise à faire en sorte que le permis de conduire de tout auteur d'une infraction de deuxième ou de troisième degré puisse être retiré, quelle que soit la manière dont l'infraction a été constatée, et à faire en sorte que ce soit le Roi qui fixe les modalités du retrait.

La ministre n'approuve pas non plus cet amendement. Quand bien même le mode de retrait serait fixé par arrêté royal, les inconvénients d'ordre pratique sont trop importants.

Art. 24ter (nouveau)

M. Ansoms présente un amendement (n° 39, DOC 50 1915/005) tendant à insérer un article 24ter dans le projet de loi.

M. Jos Ansoms (CD&V) croit que la fraude aux permis de conduire est en hausse. Certaines personnes qui ne disposent (provisoirement) plus d'un permis à la suite d'un retrait ou d'une déchéance déclarent à leur administration communale qu'elles l'ont perdu et en obtiennent un duplicata illégal. L'amendement vise à faire en sorte que le Roi prenne des mesures pour lutter contre la fraude aux permis de conduire. Les règles générales en matière de faux en écritures sont inadaptées pour s'attaquer sérieusement à ce type de fraude.

M. Daan Schalck (SPA) souligne qu'il s'agit en l'occurrence de fraude aux documents officiels, ce qui est déjà punissable aujourd'hui et peut donner lieu à des poursuites.

La ministre attire l'attention sur l'article 30 des lois coordonnées, qui prévoit, pour ce type d'infraction, une forte amende et une déchéance supplémentaire. L'amendement n'est pas nécessaire à la mise en œuvre d'une politique de fermeté.

M. Jos Ansoms (CD&V) fait observer que sa proposition n'a pas pour objet de créer un instrument répressif dans le cadre de la lutte contre la fraude en matière de permis de conduire; un tel instrument existe déjà. Il veut avoir la certitude que des mesures préventives seront prises pour lutter contre une telle fraude.

Article 25

L'amendement n° 40 (DOC 50 1915/005) est présenté par *M. Ansoms (CD&V)*, qui souligne que l'amendement vise à apporter deux modifications :

– Het ontwerp verlengt de periode van intrekking van het rijbewijs van 15 dagen tot een maand. Vanuit dezelfde logica ontleent het amendement aan het parket de bevoegdheid om het rijbewijs vóór het verstrijken van de vijftiende dag van de intrekking terug te geven. Als de overheid een strenge wet aanneemt, moet zij de moed hebben om die gestrengheid ook bij de uitvoering ervan toe te passen.

– De intrekking in artikel 56 van de gecoördineerde wetten wordt van een maand op 21 dagen gebracht.

Artikel 26

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 27

Amendement nr. 41 (DOC 50 1915/005) wordt ingediend door de heer Ansoms.

De heer Jos Ansoms (CD&V) wil een meer verregaande regeling voor de sanctie van de oplegging van een voertuig. Hij wenst dat de oplegging van het voertuig een automatisme wordt, dat niet tot de appreciatiebevoegdheid van het parket behoort.

Hij wenst dat de sanctie van oplegging van het voertuig steeds toegepast wordt voor wie zonder geldig rijbewijs rijdt, voor wie een voertuig bestuurt tijdens een periode van verval of intrekking en voor wie zijn rijbewijs weigert in te leveren na een beslissing van intrekking of verval.

Het tweede gedeelte van het amendement bevat een verduidelijking in vergelijking met de oorspronkelijke tekst: er wordt omschreven welke instantie een beslissing treft over de beëindiging van de oplegging van een voertuig.

De minister acht het eerste gedeelte van het amendement onontvankelijk wegens het ontbreken van een § 3 in de vermelde artikelen van de gecoördineerde wetten. Het tweede gedeelte acht ze overbodig.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vult aan dat in zijn visie er wel een § 3 in de wet moet staan, wat in de tekst die de voorkeur van de minister geniet inderdaad niet het geval is.

Artikel 27bis (nieuw)

Amendement nr. 42 (DOC 50 1915/005) van de heer Ansoms c.s. strekt tot de invoering in het ontwerp van een artikel 27bis.

– Le projet porte de 15 jours à un mois la durée du retrait du permis. Dans la même logique, l'amendement retire au parquet la possibilité de restituer le permis avant la fin du quinzième jour du retrait. Si les pouvoirs publics votent une loi sévère, ils doivent avoir le courage de faire aussi preuve de cette sévérité lors de son application.

– Le retrait prévu à l'article 56 des lois coordonnées est ramené d'un mois à 21 jours.

Article 26

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 27

L'amendement n° 41 (DOC 50 1915/005) est présenté par M. Ansoms.

M. Ansoms (CD&V) veut une réglementation qui aille plus loin en ce qui concerne la sanction que constitue l'immobilisation d'un véhicule. Il veut que l'immobilisation du véhicule devienne automatique et que cette sanction ne relève pas du pouvoir d'appréciation du parquet.

Il souhaite que la sanction de l'immobilisation du véhicule soit toujours appliquée au conducteur qui roule sans permis de conduire valable, au conducteur qui conduit un véhicule pendant une période de déchéance ou de retrait et au conducteur qui refuse de remettre son permis de conduire après une décision de retrait ou de déchéance du droit de conduire.

La deuxième partie de l'amendement tend à clarifier le texte original : il est prévu quelle instance prend la décision de mettre fin à l'immobilisation d'un véhicule.

La ministre estime que la première partie de l'amendement est irrecevable, du fait qu'il n'y a pas de § 3 dans les articles cités des lois coordonnées. Elle estime que la deuxième partie est superflue.

M. Jos Ansoms (CD&V) précise que selon lui, il doit y avoir un § 3 dans la loi, ce qui n'est en effet pas le cas dans le texte auquel la ministre donne la préférence.

Art. 27bis (nouveau)

L'amendement n° 42 (DOC 50 1915/005) de M. Ansoms et consorts tend à insérer un article 27bis dans le projet à l'examen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) verwijst naar een bepaling in de technische voertuigenwet van 21 juni 1985. De bepaling bevat sancties voor een gedragsfout, de opdrijving van een motorvoertuig, en hoort zijns inziens eerder thuis in de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer. De sancties waarin voorzien wordt, zijn de oplegging, de verbeurdverklaring en de vernietiging van het voertuig en de uitrustingen, evenals de kosten voor het herstel van het voertuig in de wettelijke staat.

De opneming van de overtreding in de gecoördineerde wetten is noodzakelijk om ze te kunnen onderbrengen bij de zware overtredingen van de tweede graad, meer bepaald met betrekking tot «de niet-overeenstemming van het voertuig met de fundamentele veiligheidsnormen» in de classificatietabel van de minister. De spreker neemt althans aan dat die vermelding betrekking heeft op dit type van overtreding omdat hij zich geen ander toepassingsgebied kan inbeelden.

De minister stelt dat het amendement betrekking heeft op de controle op de uitrusting van voertuigen, niet op het gedrag van mensen in het verkeer, waarover het voorliggende ontwerp handelt.

De bepaling in de classificatietabel verwijst niet naar bestaande normen, maar anticipeert op normen die in de toekomst kunnen aangenomen worden.

Ook *de heer Daan Schalck (SPA)* ziet geen meerwaarde in de opneming van het amendement in het voorliggende ontwerp.

Artikel 28

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 28bis (nieuw)

Amendement nr. 43 (DOC 50 1915/005) van de heer Ansoms c.s. strekt tot de invoeging van een artikel 28bis.

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt dat het amendement een versterking van de rechten van slachtoffers beoogt. Indien er bij een ernstig ongeval met doden of zwaargewonden aanwijzingen zijn dat een overtreding van de maximaal toegelaten snelheid van de eerste categorie werd begaan, moet zijns inziens steeds onderzocht worden of het voertuig in kwestie niet opgedreven werd. Dit is dan voor de rechter die zich moet uitspreken over de zaak een bijkomend element om het gedrag van

M. Jos Ansoms (CD&V) renvoie à une disposition 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. Cette disposition incrimine le comportement fautif, à savoir l'augmentation de la puissance du moteur d'un véhicule à moteur et devrait, selon lui être insérée dans la loi relative à la police de la circulation routière. Les sanctions prévues sont l'immobilisation, la confiscation et la destruction du véhicule et des accessoires ainsi que les frais de remise en état du véhicule afin qu'il satisfasse aux conditions légales.

Il est nécessaire d'insérer cette infraction dans les lois coordonnées pour pouvoir l'inscrire dans la catégorie des infractions graves de deuxième degré, notamment en ce qui concerne la « non-conformité du véhicule aux normes fondamentales de sécurité » figurant dans le tableau de la ministre. L'intervenant suppose en tout cas que cette mention a trait au type d'infraction, parce qu'il ne peut pas imaginer d'autre champ d'application.

La ministre déclare que l'amendement porte sur le contrôle de l'équipement des véhicules, et non sur le comportement des conducteurs dans la circulation, qui est l'objet du projet de loi à l'examen.

La disposition du tableau de catégorisation ne renvoie pas aux normes existantes, mais anticipe les normes qui peuvent être adoptées à l'avenir.

M. Daan Schalck (SPA) ne voit pas non plus l'avantage qu'il y aurait à insérer l'amendement dans le projet à l'examen.

Article 28

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 28bis (nouveau)

L'amendement n° 43 (DOC 50 1915/005) de M. Ansoms et consorts tend à insérer un article 28bis.

M. Jos Ansoms (CD&V) précise que l'amendement tend à renforcer les droits des victimes. S'il y a des indices, lors d'un accident grave ayant entraîné des morts ou des blessés graves, dont il ressort qu'a été commise une infraction de la première catégorie consistant en un dépassement de la vitesse maximale autorisée, il y a toujours lieu, selon lui, d'examiner si le véhicule en question a été muni d'un quelconque dispositif permettant d'augmenter sa vitesse et/ou sa puissance. Il s'agit là,

de veroorzaker van het ongeval te beoordelen: wie zijn voertuig opdrijft, laat zich wellicht minder gelegen aan de vigerende snelheidsbeperkingen. Hetzelfde geldt voor wie een illegale radarverklikker in zijn voertuig heeft laten installeren.

Dergelijke maatregel werkt ook preventief tegen de opdrijving van een voertuig of de installatie van een radarverklikker.

De heer Daan Schalck (SPA) steunt het amendement niet. Als iemand met zijn wagen 200 kilometer per uur rijdt op de autosnelweg, moet hij daarvoor bestraft worden, ongeacht de vraag of zijn wagen moest opgedreven worden om die snelheid te kunnen bereiken. Het amendement strekt overigens tot voordeel van kapitaalcrachtige bezitters van grote en snelle wagens en discrimineert dus de bezitters van kleine wagens.

Wie een radarverklikker, die de visu gemakkelijk kan waargenomen worden, installeert, zal zich weinig gelegen laten aan het kleine bijkomende risico dat het amendement wenst in te voeren. De inbeslagneming van het voertuig is nu overigens al mogelijk.

De heer Jos Ansoms (CD&V) betreurt dat de minister een kans vergooit om het gebruik van illegale middelen, zoals radarverklikkers, te bestrijden. Bij letselongevallen is de opsporing van deze middelen immers gemakkelijk te verwezenlijken.

Artikel 28bis (nieuw)

Amendement nr. 29 (DOC 50 1915/005) wordt ingediend door de heer Bellot c.s. Het beoogt de invoeging van een artikel 28bis.

De heer François Bellot (MR) legt uit dat de amendementen 29 t.e.m. 35 de inhoud bevatten van zijn aan het ontwerp toegevoegde wetsvoorstel tot wijziging van artikel 216bis van het Wetboek van strafvordering, alsook van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, teneinde het openbaar ministerie de mogelijkheid te bieden inzake verkeersovertradingen alternatieve maatregelen voor te stellen in plaats van de gebruikelijke gerechtelijke vervolging (DOC 50 1960/001).

Strafbemiddeling bestaat nu reeds, maar is vooralsnog meer uitzondering dan regel. De spreker is van oor-

pour le juge qui est amené à se prononcer sur l'affaire, d'un élément supplémentaire pour juger du comportement du responsable de l'accident : le conducteur qui équipe son véhicule du dispositif en question est sans doute moins enclin à respecter les limitations de vitesse en vigueur. La même remarque peut être formulée à propos des conducteurs qui font installer un détecteur de radars sur leurs véhicules.

Une telle mesure a aussi un effet préventif contre l'installation d'un dispositif permettant d'augmenter la vitesse ou la puissance ou d'un détecteur de radars.

M. Daan Schalck (SPA) n'appuie pas l'amendement. Si un conducteur fait du 200 k/h sur l'autoroute, il doit être sanctionné pour cet excès de vitesse, indépendamment de la question de savoir si son véhicule a dû être équipé d'un dispositif pour pouvoir atteindre cette vitesse. L'amendement privilégie d'ailleurs les propriétaires aisés de grosses voitures rapides au détriment donc des propriétaires de petites voitures.

Le conducteur qui fait installer un détecteur de radars sur son véhicule, dispositif qui peut facilement être décelé à l'œil nu, se préoccupera peu du petit risque supplémentaire que l'amendement tend à instaurer. Le véhicule peut d'ailleurs déjà être confisqué à l'heure actuelle.

M. Jos Ansoms (CD&V) déplore que le ministre laisse passer l'occasion de lutter contre l'usage de dispositifs illégaux, comme les détecteurs de radar. En cas d'accidents ayant entraîné des lésions, il est en effet facile de détecter de tels dispositifs.

Article 28bis (nouveau)

L'amendement n° 29 (DOC 50 1915/005), présenté par M. Bellot et consorts, tend à insérer un article 28bis.

M. François Bellot (MR) explique que les amendements 29 à 35 inclus reproduisent sa proposition de loi jointe, proposition modifiant l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ainsi que les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue de permettre au ministère public de proposer une réponse alternative aux poursuites judiciaires traditionnelles en matière de roulage (DOC 1960/001).

Si la médiation pénale est déjà une réalité, elle est, jusqu'à présent, plus souvent l'exception que la règle.

deel dat het voorliggende wetsontwerp onvoldoende aandacht heeft voor (autonome) alternatieve maatregelen. Omdat het hem ondertussen duidelijk is geworden dat de commissie voor de Justitie zich eerst moet buigen over een zo belangrijke wijziging van ons systeem van rechtsbedeling, trekt de spreker bovenvermelde amendementen in en vraagt hij tevens de loskoppeling van zijn wetsvoorstel van het voorliggende ontwerp.

De minister wijst erop dat binnen het departement Justitie besprekingen aan de gang zijn over de mogelijke invoering van alternatieve maatregelen als autonome straf. Zij spreekt de wens uit dat snel een beslissing kan genomen worden over de invoering van deze nieuwe sanctie.

Artikel 28ter (nieuw)

Amendement nr. 44 (DOC 50 1915/005) van de heer Ansoms (c.s.) strekt tot de invoeging van een artikel 28ter.

De heer Jos Ansoms (CD&V) verduidelijkt dat het amendement dezelfde doelstelling heeft als het eerder verdedigde amendement nr. 43 tot invoeging van een artikel 28bis.

Artikel 29

Amendement nr. 45 (DOC 50 1915/005) wordt ingediend door de Ansoms (c.s.).

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt dat het amendement inhoudelijk thuishoort bij de bespreking van de semi-administratieve afhandeling, die door artikel 31 van het ontwerp ingevoerd wordt. Het strekt ertoe te verhinderen dat een minnelijke schikking aan de overtreder voorgesteld wordt indien de wet in de mogelijkheid van een semi-administratieve afhandeling voorziet.

In tegenstelling tot de minnelijke schikking moet de Onmiddellijke Inning van een Geldboete (OIG) wel integraal gevrijwaard blijven omdat deze sanctie een sterk ontradend effect heeft.

De minister steunt het amendement niet. De regering was van oordeel dat het parket over diverse mogelijkheden tot optreden moet kunnen beschikken zo een tweede vaststelling wordt gedaan, na een bevel tot betaling.

L'intervenant estime que le projet de loi à l'examen ne prête pas suffisamment attention aux mesures alternatives (autonomes). Ayant réalisé qu'une telle modification de notre administration de la justice devait d'abord être examinée en commission de la Justice, l'intervenant retire les amendements précités, et demande par ailleurs à ce que sa proposition de loi soit dissociée du projet à l'examen.

La ministre indique que le département de la Justice examine actuellement la possibilité de prévoir des mesures alternatives qui constitueraient des peines autonomes. Elle exprime le souhait qu'une décision puisse être prise rapidement au sujet de l'instauration de cette nouvelle sanction.

Article 28ter (nouveau)

M. Ansoms et consorts présentent un amendement (n° 44 – DOC 50 1915/005) tendant à insérer un article 28ter.

M. Jos Ansoms (CD&V) précise que l'amendement a la même portée que son amendement n° 43 tendant à insérer un article 28bis.

Article 29

M. Ansoms et consorts présentent un amendement (n° 45 – DOC 50 1915/005).

M. Jos Ansoms (CD&V) précise que, compte tenu de son contenu, l'amendement a sa place dans le cadre de la discussion de l'article 31 qui instaure le traitement semi-administratif. L'amendement tend à empêcher que l'on propose une transaction au contrevenant si l'infraction peut faire l'objet d'un traitement semi-administratif.

En revanche, la perception immédiate des amendes doit être maintenue parce que cette sanction a un fort effet dissuasif.

La ministre ne soutient pas cet amendement. Le gouvernement a estimé que dans le cadre d'un second constat après ordre de paiement, les différentes possibilités existantes en matière de réactions par le parquet devraient être ouvertes.

Artikel 29bis (nieuw)

Amendement nr. 30bis (DOC 50 1915/005) van de heer Bellot tot invoeging van een artikel 29bis wordt ingetrokken.

Artikel 30

Amendement nr. 65 (DOC 50 1915/005) wordt ingediend door *mevrouw Brepoels*.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) heeft een andere visie op de invoering van de (semi-)administratieve afhandeling. Om die visie, die ze zal toelichten bij de bespreking van artikel 31, ook in de titel van de aan te nemen regeling in de gecoördineerde wetten te vertolken, strekt het amendement tot wijziging van de ontworpen titel.

Art. 31

Op dit artikel worden de volgende amendementen ingediend:

- Nr. 66 van mevrouw Brepoels (DOC 50 1915/005)
- Nr. 46 van de heer Ansoms (DOC 50 1915/005)
- Nr. 47 van de heer Ansoms in bijkomende orde (DOC 50 1915/005)
- Nr. 48 van de heer Ansoms, in tweede bijkomende orde (DOC 50 1915/005)
- Nr. 49 van de heer Ansoms, in derde bijkomende orde (DOC 50 1915/005)
- Nr. 50 van de heer Ansoms, in vierde bijkomende orde (DOC 50 1915/005)
- Nr. 51 van de heer Ansoms, in vijfde bijkomende orde (DOC 50 1915/005)
- Nr. 52 van de heer Ansoms, in zesde bijkomende orde (DOC 50 1915/005)
- Nr. 53 van de heer Ansoms, in zevende bijkomende orde (DOC 50 1915/005)
- Nr. 31 van de heren Chastel en Bellot (DOC 50 1915/005)
- Nr. 4 van mevrouw Coenen c.s. (DOC 50 1915/003)
- Nr. 6 van de heer Van Campenhout c.s. (DOC 50 1915/003)

Amendement nr. 66 van *mevrouw Brepoels (VU&ID)* strekt ertoe het artikel te vervangen door een nieuwe tekst waarin, op advies van zijn indiener, een echte administratieve afhandeling wordt voorgesteld van de geldboetes inzake het wegverkeer. De overtredingen die in aanmerking worden genomen zijn dezelfde als die in het

Article 29bis (nouveau)

L'amendement n° 30bis (DOC 50 1915/005) de M. Bellot tendant à insérer un article 29bis, est retiré.

Article 30

Mme Brepoels présente un amendement (n° 65 – DOC 50 1915/005).

Mme Frieda Brepoels (VU&ID) a une autre conception de l'instauration de la procédure semi-administrative. Pour que cette conception, qu'elle exposera lors de l'examen de l'article 31, figure dans l'intitulé de la loi en projet, elle présente un amendement tendant à modifier ledit intitulé.

Article 31

Cet article fait l'objet des amendements suivants :

- N° 66 de Mme Brepoels (DOC 50 1915/005)
- N° 46 de M. Ansoms (DOC 50 1915/005)
- N° 47 de M. Ansoms en ordre subsidiaire (DOC 50 1915/005)
- N° 48 de M. Ansoms, en deuxième ordre subsidiaire (DOC 50 1915/005)
- N° 49 de M. Ansoms, en troisième ordre subsidiaire (DOC 50 1915/005)
- N° 50 de M. Ansoms, en quatrième ordre subsidiaire (DOC 50 1915/005)
- N° 51 de M. Ansoms, en cinquième ordre subsidiaire (DOC 50 1915/005)
- N° 52 de M. Ansoms, en sixième ordre subsidiaire (DOC 50 1915/005)
- N° 53 de M. Ansoms, en septième ordre subsidiaire (DOC 50 1915/005)
- N° 31 de MM. Chastel et Bellot (DOC 50 1915/005)
- N° 4 de Mme Coenen et consorts (DOC 50 1915/003)
- N° 6 de M. Van Campenhout et consorts (DOC 50 1915/003)

L'amendement n° 66 de *Mme Brepoels (VU&ID)* vise à remplacer l'article par un nouveau texte qui, de l'avis de son auteur, propose un véritable règlement administratif des amendes en matière de circulation routière. Les infractions qui entrent en ligne de compte sont les mêmes que celles du projet. L'intervenante n'assortit toute-

wetsontwerp. De spreekster verbindt aan die afhandeling echter niet de voorwaarde dat de overtredingen geautomatiseerd moeten zijn vastgesteld. De administratieve afhandeling van de inning van de geldboetes wordt gewaarborgd door een centraal incassobureau dat niet onder de bevoegdheid van het parket valt zolang de boete niet wordt betwist. Ter ondersteuning van haar amendement herinnert de spreekster aan het advies van de Raad van State waarin wordt verwezen naar grondwettelijke bepalingen en met name naar de onafhankelijkheid van de rechterlijke macht. Ze voorziet in een mogelijkheid tot beroep door een eenzijdig verzoekschrift en verwijst voor het overige naar de verantwoording van haar amendement.

De minister verwijst naar de argumenten die reeds werden uiteengezet in het kader van de algemene bespreking: het centraal incassobureau is geen garantie voor een snellere en doeltreffender behandeling; de tijd die nodig is voor de implementatie van het voorgestelde systeem zou de inwerkingtreding van de regeling inzake de administratieve inning van geldboetes vertragen.

De heer Daan Schalck (SPA) herinnert eraan dat het ontwerp ertoe strekt bij de automobilisten een gedragswijziging te bewerkstelligen: daarvoor moet tussen de overtreding en de straf zo weinig mogelijk tijd verlopen. In de toekomst zullen er meer automatische controletoestellen komen, zodat meer overtredingen kunnen worden vastgesteld. Met het ontworpen artikel wordt een gerechtelijk optreden voorkomen, terwijl toch voldoende banden met het gerechtelijk apparaat behouden blijven, inzonderheid in geval van recidive.

Dit artikel komt dus tegemoet aan de verwachtingen.

Volgens *de heer Jos Ansoms (CD&V)* wordt bij artikel 31 geen echte regeling ingesteld voor de administratieve inning van geldboetes, hetgeen kwalijke neveneffecten dreigt op te leveren. De minister kondigt een echte administratieve afhandeling van geldboetes aan: wat is daarvan aan? Gelet op de stapels processen-verbaal die hij verwacht, vreest de spreker met name dat de politiezones quota zullen instellen voor de geldboetes die een administratieve afhandeling zullen krijgen.

Waarom beperkt de minister de toepassing van die regeling tot drie overtredingen, te weten snelheids-overtredingen, het negeren van de verkeerslichten en alcoholmisbruik? Waarom beklemtoont zij het materiële aspect van de feiten zo sterk? In Nederland worden veel meer overtredingen administratief afgehandeld. De voorgestelde regeling is minder flexibel dan de huidige, en zal de werklast van de parketten geenszins verlichten. De parketten zullen immers eerst moeten nagaan

fois pas ce règlement à la condition que les infractions aient fait l'objet d'une constatation automatisée. Le règlement administratif de la perception des amendes est assuré par un bureau central d'encaissement, qui ne relève pas du Parquet tant que l'amende n'est pas contestée. A l'appui de son amendement, l'intervenante rappelle l'avis du Conseil d'Etat, qui évoque des dispositions constitutionnelles et notamment l'indépendance du pouvoir judiciaire. Elle prévoit une possibilité d'appel par requête unilatérale et renvoie pour le surplus à la justification de son amendement..

La ministre rappelle les arguments déjà développés dans le cadre de la discussion générale: le bureau central d'encaissement n'offre pas de garantie de traitement plus rapide et efficace; le temps nécessaire à la mise en œuvre du système proposé retarderait l'entrée en vigueur de la perception administrative des amendes.

M. Schalck rappelle que le projet vise à modifier le comportement des automobilistes: pour ce faire, il faut entre l'infraction et la sanction un laps de temps aussi bref que possible. Le nombre d'appareils de contrôle automatiques s'accroîtra dans l'avenir, permettant ainsi d'augmenter le nombre des infractions constatées. L'article en projet évite l'intervention judiciaire tout en maintenant suffisamment de liens avec le système judiciaire, utile en particulier en cas de récidive.

Cet article répond donc aux attentes.

M. Ansoms estime que l'article 31 ne crée par un véritable système de perception administrative des amendes et qu'il risque de s'accompagner d'effets pervers. Le ministre de la Justice annonce un véritable règlement administratif de la perception des amendes: qu'en est-il? Etant donné l'amoncellement de procès-verbaux qu'il prévoit, l'intervenant craint notamment qu'au sein des zones de police ne se développent des quotas d'amendes qui feront l'objet d'un traitement administratif.

Pourquoi la ministre limite-t-elle l'application de ce système à trois infractions, excès de vitesse, non-respect des feux de circulation et abus d'alcool? Pourquoi met-elle tellement l'accent sur la matérialité des faits? Les infractions qui font l'objet d'une perception administrative sont aux Pays-Bas beaucoup plus nombreuses. Le système proposé, plus rigide que le système actuel, ne déchargera pas la charge de travail des parkets. Ceux-ci devront en effet d'abord vérifier si la matérialité

of betwisting bestaat omtrent de materiële feiten dan wel over de identiteit van de overtreder. Dan zullen ze moeten controleren of sprake is van recidive. Vervolgens zullen ze het proces-verbaal moeten toezenden aan de overtreder en hem vijftien dagen de tijd geven om bezwaar aan te tekenen. Pas op dat ogenblik kan het door de procureur ondertekende betalingsbevel worden opgemaakt. Een afschrift van het betalingsbevel moet worden toegezonden aan de ontvanger der domeinen. De politierechter moet zich uitspreken over het eventuele verzoek van de overtreder tot intrekking van het bevel of tot vermindering van het bedrag van de geldboete. Daartoe moeten de gerechtelijke diensten de wettigheid van het verzoek van de overtreder onderzoeken en dus nagaan of de geldboete aan de ontvanger van de penale geldboeten werd overgemaakt. Indien dat niet het geval is, moet worden bekeken of de overtreder in aanmerking komt voor rechtsbijstand, omdat de voorwaarde van voorafgaande betaling van de administratieve geldboete dan niet meer van toepassing zou zijn. Ten slotte, indien de overtreder zich niet bij de beslissing van de politierechter neerlegt, kan hij daartegen hoger beroep instellen bij de correctionele rechtbank.

Bovendien geldt die zagezegde administratieve afhandeling van de inning van de geldboeten voor de zware overtredingen en niet voor de lichte. Zo kan een zware overtreding zoals het doorrijden van een bebouwde kom tegen 120 km/uur worden bestraft met een administratieve geldboete, terwijl een onschadelijke overtreding veel zwaarder kan worden bestraft door de politierechter.

Het is niet logisch dat in heel het wetsontwerp enkel dit artikel een reëel bedrag vermeldt, terwijl op de bedragen in andere artikels de vermenigvuldiging met opdecimen moet toegepast worden.

De heer Daan Schalk (SPA) is ervan overtuigd dat die procedure moeiteloos kan worden opgevangen door een goed geïnformatiseerd systeem. In verband met de kwalijke gevolgen waarover de heer Ansoms het heeft gehad, herinnert de heer Schalk eraan dat in amendement nr. 6 rekening is gehouden met zijn opmerking.

De heer Jos Ansoms (CD&V) wijst erop dat het huidige systeem van de minnelijke schikking en onmiddellijke inning wordt behouden en dat de administratieve inning dan ook geen meerwaarde biedt. De parketten zullen kunnen kiezen tussen de twee procedures en men mag verwachten dat ze gebruik zullen maken van de huidige regeling.

Voorts kan aan de overtreder die zich tegen de administratieve geldboete verzet een minnelijke schikking worden voorgesteld. Over welk bedrag zal het daarbij gaan? Indien het bedrag van de minnelijke schikking

des faits ou l'identité du contrevenant sont contestés. Ensuite, ils devront vérifier s'il y a récidive. Ensuite, ils devront adresser le procès-verbal au contrevenant et lui donner un délai de 15 jours pour contester. A ce moment seulement, l'ordre de paiement, signé par le procureur, peut être établi. Un double de l'ordre de paiement doit être adressé au receveur des domaines. Le juge de police doit se prononcer sur l'éventuelle requête du contrevenant de retirer ou de diminuer le montant de l'amende ; pour ce faire, les services judiciaires doivent examiner la légalité de la demande du contrevenant et donc vérifier si l'amende a été versée au receveur des amendes pénales ; si tel n'est pas le cas, il faut examiner si le contrevenant entre en ligne de compte pour bénéficiaire de l'assistance judiciaire, auquel cas la condition de paiement préalable de l'amende administrative ne serait plus d'application. Enfin, si le contrevenant ne s'incline pas devant la décision du juge de police, il peut faire appel de cette décision auprès du tribunal correctionnel.

En outre, ce soi-disant règlement administratif de la perception des amendes est réservé à des infractions lourdes, alors que les infractions légères en sont exclues. Ainsi, une infraction grave telle que traverser un centre habité à 120 km/heure peut être sanctionnée d'une amende administrative, alors qu'une infraction bénigne peut être sanctionnée beaucoup plus lourdement par le juge de police.

Il n'est pas logique que cet article soit le seul de tout le projet de loi à mentionner un montant réel, alors que, pour tous les autres articles, il faut multiplier les montants mentionnés par les décimes additionnels.

M. Schalck est convaincu qu'un bon système informatisé permettra sans peine l'absorption de cette procédure. Quant aux effets pervers esquissés par M. Ansoms, M. Schalck rappelle qu'il a été tenu compte de sa remarque par l'amendement n° 6.

M. Ansoms poursuit et relève que le système actuel de transaction et de perception immédiate étant maintenu, la perception administrative ne présente aucune plus-value. Les parquets auront le choix entre les deux procédures et on peut s'attendre à ce qu'ils optent pour le système actuel.

En outre, le contrevenant qui s'opposerait à l'amende administrative peut se voir présenter une transaction. Quel sera le montant de cette transaction ? Si le montant de la transaction est inférieur à celui de l'amende

lager ligt dan dat van de administratieve geldboete, zal het parket overspoeld worden door betwistingen. Indien het bedrag van de minnelijke schikking voor de drie in het artikel bedoelde overtredingen hetzelfde is als dat van de administratieve geldboete, hoe staat het dan met de minnelijke schikking voor de andere zware overtredingen van dezelfde categorie?

Volgens het wetsontwerp mag de administratieve geldboete niet minder dan 50 euro bedragen (dat wil zeggen, na vermenigvuldiging met 5,5 : 275 euro of 11.000 Belgische frank). Dan bedraagt de minnelijke schikking ook 275 euro. De minister betwist dat door de spreker aangehaalde bedrag. Het minimumbedrag van 50 euro dat ze in aanmerking neemt voor die drie overtredingen ligt lager dan de boete voor een gewone overtreding, die wordt bestraft met een geldboete van 2.200 Belgische frank. Denkt de minister werkelijk dat administratieve geldboetes zullen worden opgelegd waarvan het bedrag lager ligt dan dat voor een gewone overtreding?

Wat is dus het werkelijke minimumbedrag van de administratieve geldboetes?

Volgens de heer Bart Somers (VLD) zijn de opcenten niet van toepassing op de administratieve geldboetes. Kan de minister dat bevestigen? Hij herinnert aan de onderliggende logica van het minimumbedrag van de administratieve geldboete, vastgesteld op 50 euro. Indien dat minimumbedrag datgene zou zijn dat de heer Ansoms aanhaalt, zouden weinig overtreders de administratieve geldboete aanvaarden. Hij denkt dat de goedkeuring van het wetsontwerp zal worden gevolgd door een overleg tussen de minister van Justitie en de parketten en nadien door een circulaire gericht aan de procureurs, waarin hun voor de administratieve geldboetes een minimumbedrag wordt gesuggereerd dat lager ligt dan de 11.000 Belgische frank waarover de heer Ansoms het heeft gehad, maar dat voldoende hoog is om ontrafend te zijn.

Bovendien kunnen de tijdens dit overleg vastgestelde bedragen in de toekomst opwaarts of neerwaarts worden herzien. Kan de minister die logica bevestigen?

De minister bevestigt wat de heer Somers heeft gezegd en herinnert aan de bepalingen van artikel 65bis, § 2, waarvan de invoeging in titel V van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 wordt voorgesteld door artikel 31 van het wetsontwerp: het minimumbedrag is 50 euro, niet vermenigvuldigd met de opdecimen. De minister weerlegt dus de berekeningen van de heer Ansoms.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) attendeert erop dat dat bedrag lager ligt dan dat voor de gewone overtredingen, dat op 55 euro is bepaald.

administrative, le parquet sera inondé de contestations. Si par ailleurs le montant de la transaction dans le cas des trois infractions visées par l'article est le même que celui de l'amende administrative, qu'en est-il alors de la transaction pour les autres infractions graves de la même catégorie?

Selon le projet, l'amende administrative ne peut pas être inférieure à 50 EUR (soit, après multiplication par 5,5 : 275 EUR, correspondant à 11.000 BEF); la transaction s'élève alors elle aussi à 275 EUR. Dans la mesure où la ministre conteste ce montant cité par l'intervenant, le montant minimum de 50 EUR qu'elle retient pour ces trois infractions est inférieur à celui qui correspond à une infraction ordinaire, punie d'une amende de 2.200 BEF. La ministre croit-elle vraiment que des amendes administratives seront imposées dont le montant est inférieur à celui qui correspond à une infraction ordinaire?

Quel est donc le montant minimum réel des amendes administratives?

Selon M. Somers, les centimes additionnels ne sont pas d'application aux amendes administratives: la ministre peut-elle confirmer cela? Il rappelle la logique qui sous-tend le montant minimum de l'amende administrative, fixé à 50 EUR. En effet, si ce montant minimum était celui que cite M. Ansoms, peu de contrevenants accepteraient l'amende administrative. Il pense pour sa part que l'adoption du projet de loi sera suivie d'abord d'une concertation entre le ministre de la Justice et les parquets, et ensuite d'une circulaire adressée aux procureurs leur suggérant pour les amendes administratives un montant minimum, inférieur au montant de 11.000 BEF que cite M. Ansoms, mais suffisamment élevé pour avoir un effet dissuasif.

En outre, les montants arrêtés au cours de cette concertation pourront être revus dans l'avenir, à la hausse ou à la baisse. La ministre peut-elle confirmer cette logique?

La ministre confirme les propos de M. Somers et rappelle les dispositions de l'article 65bis, § 2, dont l'insertion dans le titre V des lois coordonnées le 16 mars 1968 est proposée par l'article 31 du projet: le montant minimum est de 50 EUR, non multiplié par les décimes additionnels. La ministre réfute donc les calculs de M. Ansoms.

Mme Brepoels fait observer que ce montant est inférieur à celui, fixé à 55 EUR, qui correspond aux infractions ordinaires.

De heer André Smets (cdH) rekest voor dat voor een snelheidsovertreding met 20 km/uur thans een geldboete van 8.000 Belgische frank moet worden betaald.

De heer Bart Somers (VLD) wijst, ter attentie van mevrouw Brepoels, op het verschil tussen een gerechtelijke veroordeling en een minnelijke schikking. Hij suggereert dat de circulaire de parketten ertoe aanzet geen administratieve geldboetes op te leggen die lager liggen dan het minimumbedrag van de minnelijke schikking. De wet moet een minimum vaststellen. De toepassing van die bepalingen komt de uitvoerende macht toe.

De heer Jos Ansoms (CD&V) herinnert eraan dat in de huidige wetgeving geen minnelijke schikkingen bestaan. De strafrechtelijke geldboete voor de in dit artikel bedoelde overtredingen bedraagt thans 250 euro.

Artikel 6 van het wetsontwerp verhoogt dat bedrag tot 275 euro.

Het huidige minimumbedrag van de minnelijke schikking voor overtredingen van de zwaarte van die bedoeld in artikel 31 bedraagt 138,85 euro (5.500 Belgische frank). In artikel 31 is sprake van een minimumbedrag van 50 euro. De spreker begrijpt de logica niet.

De minister attendeert erop dat het bedrag van de administratieve geldboetes zal worden bepaald bij koninklijk besluit. In het wetsontwerp wordt alleen aangegeven dat het bedrag niet lager mag zijn dan 50 euro.

De heer Bart Somers (VLD) herhaalt dat het de uitvoerende macht toekomt het bedrag van de administratieve geldboetes vast te stellen. Hij ziet niet in dat sprake kan zijn van een verlaging van het bedrag van de geldboetes die bij minnelijke schikking worden vastgesteld. De heer Ansoms zou niet moeten twifelen aan de voornemens van zijn collega's terzake.

De heer André Smets (cdH) bevestigt het standpunt van de heer Somers.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vraagt aan de minister of de formulering van § 2 van het ontworpen artikel 65bis de mogelijkheid biedt een marge van bedragen vast te stellen, bijvoorbeeld naargelang de omvang van de snelheidsovertreding.

De minister bevestigt dat zulks wel degelijk het geval is.

De heer Daan Schalk (SPA) is verheugd over de vraag van de heer Somers aan de vice-eerste minister en is het eens met die bezorgdheid.

M. Smets rappelle que le montant actuel de l'amende en cas d'excès de vitesse de 20 km/heure s'élève à 8.000 BEF.

M. Somers poursuit en rappelant à l'intention de Mme Brepoels la différence entre une condamnation judiciaire et une transaction. Il suggère que la circulaire incite les parquets à ne pas imposer d'amendes administratives inférieures au montant minimum de la transaction. La loi doit fixer un minimum ; l'application de ces dispositions relève de l'exécutif.

M. Ansoms rappelle que la législation actuelle ne connaît pas les transactions ; l'amende pénale prévue actuellement pour les infractions visées par le présent article, s'élève à 250 EUR ; l'article 6 du projet porte ce montant à 275 EUR ; le montant minimum actuel de la transaction en cas d'infraction de la gravité de celles que vise l'article 31 s'élève à 138,82 EUR (5.550 FEB) ; à l'article 31 surgit un montant minimum de 50 EUR. L'intervenant n'en aperçoit pas la logique.

La ministre rappelle que le montant des amendes administratives sera déterminé par arrêté royal ; le projet indique uniquement que ce montant ne peut être inférieur à 50 EUR.

M. Somers répète que la détermination du montant des amendes administratives appartient à l'exécutif, mais ne conçoit pas qu'il puisse être question d'une diminution du montant des amendes fixées par transaction. M. Ansoms ne devrait pas douter de l'intention de ses collègues à cet égard.

M. Smets confirme le point de vue de M. Ansoms.

M. Ansoms demande à la ministre si la formulation du § 2 de l'article 65bis proposé permet la fixation d'une fourchette de montants selon par exemple l'importance de l'excès de vitesse ?

La ministre confirme que tel est bien le cas.

M. Schalk se réjouit de la question de M. Somers à la vice-première ministre et se rallie à sa préoccupation.

Met zijn *amendement nr. 46* beoogt de heer Jos Ansoms (CD&V) niet meer de oprichting van een centraal inningskantoor, maar hij belast de ontvanger van de strafrechtelijke geldboetes met de inning van die boetes. Voor het overige kan worden verwezen naar de verantwoording van het amendement (DOC 50 1915/005).

De minister stipt aan dat het wetsontwerp inbreuken op het Strafwetboek betreft. In verband met de overtredingen die met onbemande camera's worden vastgesteld, herinnert zij eraan dat de snelheidsovertredingen en rijden onder invloed van alcohol de talrijkste en de gevaarlijkste zijn. De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid hebben in verband met die overtredingen prioritaire aanbevelingen gedaan. De parkeer-overtredingen behoren tot de administratieve bevoegdheid van de gemeenten, behalve als ze gepaard gaan met verzwarende omstandigheden, want dan vallen ze onder de classificatie die wordt voorgesteld door artikel 6.

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient *amendement nr. 47* in, dat tot doel heeft het ontworpen artikel 31 weg te laten omdat het niet door de parketten zal worden toegepast en het derhalve overbodig is.

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient *amendement nr. 48* in, dat ertoe strekt de onmiddellijke inning van de geldboetes te handhaven.

De minister antwoordt dat het wetsontwerp de mogelijkheid van onmiddellijke inning van een geldboete niet opheft. De heer Jos Ansoms (CD&V) trekt amendement nr. 48 in.

Met zijn *amendement nr. 49* beoogt de heer Jos Ansoms (CD&V) de Koning toe te staan de lijst van de overtredingen als bedoeld in artikel 65bis, § 1, uit te breiden tot andere overtredingen waarvan de echtheid van de feiten onbetwistbaar is.

De minister herhaalt haar argument ten voordele van de keuze van de overtredingen als bedoeld in artikel 31. De toekomst zal bepalen of die lijst moet worden uitgebreid.

De heer Jos Ansoms (CD&V) kondigt de intrekking van amendement nr. 50 aan.

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient *amendement nr. 51* in, tot voorkoming van de ongebreidelde toename van de verzoeken tot intrekking van het bevel tot betaling of tot vermindering van het bedrag.

De minister preciseert dat het begrip rechtsbijstand waarvan gebruik wordt gemaakt in het ontworpen artikel tegemoet komt aan de moeilijkheden van een ruimere categorie van personen met een laag inkomen.

M. Ansoms présente l'*amendement n° 46* par lequel il ne vise plus à créer un bureau central d'encaissement, mais vise à confier la perception des amendes au receveur des amendes pénales. Pour le surplus, il peut être renvoyé à la justification de l'amendement (doc. 1915/005).

La ministre rappelle que le projet concerne des infractions au code pénal. Quant aux infractions constatées au moyen d'appareils automatiques, elle rappelle que les infractions par excès de vitesse ou abus d'alcool sont les plus nombreuses et les plus dangereuses ; ces infractions ont en outre fait l'objet de recommandations prioritaires de la part des Etats généraux de la sécurité routière. Les infractions en matière de stationnement relèvent de la compétence administrative des communes, sauf si elles sont assorties de circonstances aggravantes et relèvent alors de la classification proposée à l'article 6.

M. Ansoms présente l'*amendement n° 47*, qui tend à supprimer l'article 31 proposé, parce qu'il ne sera pas appliqué par les parquets et est donc superflu.

M. Ansoms présente l'*amendement n° 48*, qui vise à maintenir la perception immédiate des amendes.

La ministre répond que la possibilité de perception immédiate d'une amende n'est pas supprimée par le projet. M. Ansoms retire l'amendement n° 48.

M. Ansoms présente l'*amendement n° 49*, qui vise à permettre au Roi d'étendre la liste des infractions visées à l'article 65bis, § 1^{er}, à d'autres infractions dont la matérialité des faits est indiscutable.

La ministre réitère son argumentation en faveur du choix des infractions qui font l'objet de l'article 31. L'avenir déterminera si cette liste doit être étendue.

M. Ansoms annonce le retrait de l'*amendement n° 50*.

Par son *amendement n° 51*, M. Ansoms vise à empêcher la prolifération des requêtes visant à retirer l'ordre ou à diminuer le montant de la somme due.

La ministre précise que la notion d'assistance judiciaire retenue dans l'article en projet rencontre les difficultés d'une catégorie plus large de personnes à faibles revenus.

Met zijn *amendement nr. 52* beoogt de heer Jos Ansoms (CD&V) de geldboetes die verschuldigd zijn als gevolg van een andere overtreding, die niet in artikel 31 zou bedoeld zijn, uit te sluiten van de administratieve afhandeling.

De minister geeft aan dat het voorstel van het amendement zal worden opgenomen in het koninklijk besluit dat wordt voorbereid.

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient *amendement nr. 53* in, dat ertoe strekt de administratieve afhandeling te versnellen door de afschaffing van het verzoek tot intrekking van het bevel tot betaling of tot vermindering van het bedrag.

De minister wenst de door de regering bepaalde termijnen te behouden.

Amendement nr. 31 van de heren Bellot en Chastel wordt ingetrokken (zie de bespreking van amendement nr. 29 op artikel 28bis).

Over amendement nr. 4 van mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) c.s. en nr. 6 van de heer Ludo Van Campenhout (VLD) worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 32

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient *amendement nr. 54* (DOC 50 1915/005) in.

De heer Bart Somers (VLD) herinnert aan de opmerking die hij heeft geformuleerd in het kader van de algemene bespreking over de overeenkomsten met de politiezones inzake verkeersveiligheid, meer bepaald met betrekking tot het referentiejaar waarin een deel van de strafrechtelijke geldboetes aan die politiezones zal worden toegewezen. Hij had eraan herinnerd dat de keuze van 2002 als referentiejaar betreurenswaardig was, omdat zulks een nadelig effect dreigde te hebben voor de processen-verbaal die dat jaar, dat nog aan de gang is, worden opgesteld; de analyse toont evenwel aan dat alle ontvangsten waarvan in artikel 68bis, § 1, sprake is, niet op grond van een geografisch criterium (herkomst van de ontvangsten) onder de politiezones worden verdeeld, maar op grond van het belang van de projecten die door de politiezones inzake verkeersveiligheid worden ingediend. De spreker wenst op grond daarvan zijn vroegere opmerking in te trekken. Kan de minister die analyse van de bepalingen van artikel 32 bevestigen?

De heer André Smets (cdH) protesteert tegen die verholde financiering van de politiezones.

M. Ansoms présente l'*amendement n° 52*, qui vise à exclure du règlement administratif les amendes dues à la suite d'une autre infraction, qui ne relèverait pas de l'article 31.

La ministre précise que la proposition qui fait l'objet de l'amendement sera intégrée à l'arrêté royal en préparation.

M. Ansoms présente l'*amendement n° 53*, qui vise à accélérer la procédure administrative, en supprimant la requête en vue de retirer l'ordre ou de diminuer le montant de la somme.

La ministre souhaite maintenir les délais déterminés par le gouvernement.

L'*amendement n° 31* de MM. Bellot et Chastel est retiré (voir discussion de l'amendement n° 29 à l'article 28bis).

Les amendements n° 4 de Mme Coenen et consorts et n° 6 de M. Van Campenhout et consorts ne font l'objet d'aucune discussion.

Article 32

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 54 de M. Ansoms (DOC 50 1915/005).

M. Somers rappelle l'observation qu'il avait formulée dans le cadre de la discussion générale au sujet des conventions avec les zones de police en matière de sécurité routière, plus précisément en ce qui concerne l'année de référence pour l'attribution aux zones de police d'une partie des recettes des amendes pénales. Il avait relevé que l'utilisation de l'année 2002 comme année de référence était regrettable étant donné l'effet pervers qui risque d'être ainsi créé sur l'établissement de procès-verbaux pendant cette année, encore en cours. Puisque, à l'analyse, la totalité des recettes dont il est question à l'article 68bis, § 1^{er}, sont réparties parmi les zones de police, non sur la base d'un critère géographique de provenance de ces recettes, mais sur la base de l'intérêt des projets en matière de sécurité routière introduits par les zones de police, l'intervenant souhaite retirer son observation. La ministre peut-elle confirmer cette analyse des dispositions de l'article 32 ?

M. Smets s'insurge contre ce financement déguisé des zones de police.

De minister bevestigt dat alle ontvangsten van de strafrechtelijke geldboetes onder de politiezones worden verdeeld volgens de kwaliteit van de ingediende projecten inzake verkeersveiligheid. Het gaat om een stimulus die hen ertoe aanzet creatieve projecten te ontwikkelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, ongeacht of zulks wordt gerealiseerd door een opvoering van het aantal controles, meer bewustmakingscampagnes dan wel door andere initiatieven.

De heer Jos Ansoms (CD&V) keurt de bepalingen van artikel 32 niet goed. Tot nu toe genoten de gemeenten stortingen die afkomstig waren van het geldboetefonds, dat evenwel in het kader van de politiehervorming is afgeschaft. De hier ontworpen regeling Ois een teruggang: ze gaat gepaard met voorwaarden; de geristioneerde bedragen zijn niet gepreciseerd. De spreker haalt de opmerkingen aan van de «Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten» (gepubliceerd als bijlage 5 bij dit verslag). De spreker vreest dat het bijkomend werk dat nodig is om projecten in te dienen en aldus recht te hebben op een deel van de ontvangsten van de geldboetes, de politiezones meer zal kosten dan het hun zal opbrengen.

Hij vreest ook overdrachten van zones waar de controles intensief zijn naar zones waar die minder intensief zijn. Daarom heeft hij via amendement nr. 54 de tekst ingediend van het wetsvoorstel van zijn collega Van Aperen tot wijziging van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, wat de gedeeltelijke doorstorting van de opbrengst van verkeersboetes aan de politiezones betreft (DOC 50 1803/001). Daarin wordt voorgesteld 50 % van de ontvangsten van de door de lokale politie geheven verkeersboetes door te storten aan de politiezone die de overtreding vaststelt. Het bezwaar van de voorzitter als zou het aantal processen-verbaal aldus toenemen lijkt de spreker niet relevant; de geverbaliseerde personen zijn immers ook kiezers.

De minister werpt tegen dat de autobestuurders niet uitsluitend rijden op het grondgebied van de gemeente waar zij hun woonplaats hebben; de ontvangsten verdeelen volgens de zones van herkomst lijkt haar niet billijk.

De voorzitter geeft toelichting bij zijn standpunt, dat door de heer Ansoms is weerlegd. Hij herinnert eraan dat bij een conflict tussen de zonechef van de lokale politie en de burgemeester, eerstgenoemde een strategie kan ontwikkelen om laatstgenoemde in een slecht daglicht te stellen.

De heer Bart Somers (VLD) herinnert eraan dat de burgemeester over talrijke middelen beschikt om zijn gemeente te besturen.

La ministre confirme que la globalité des recettes des amendes pénales est en effet répartie parmi les zones de police selon la qualité des projets qu'elles introduisent en matière de sécurité routière. Il s'agit d'un incitant visant à encourager celles-ci à développer des projets créatifs favorisant la sécurité routière, que ce soit par une augmentation du nombre des contrôles, par des actions de sensibilisation ou d'autres initiatives.

M. Ansoms n'approuve pas les dispositions de l'article 32. Jusqu'à présent, les communes bénéficiaient de versements provenant du fonds des amendes, cependant supprimé dans le cadre de la réforme des polices. Le système proposé ici est en recul : il est assorti de conditions ; les montants ristournés ne sont pas précisés. L'intervenant cite les observations de la *Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten* (publiées en annexe 5 au présent rapport). L'intervenant craint que le travail supplémentaire imposé aux zones de police pour introduire des projets et bénéficier ainsi d'une partie des recettes des amendes pénales, ne coûte plus que ce qu'il rapportera.

Il craint également des transferts de zones où les contrôles sont intenses vers des zones où les contrôles le sont moins. C'est pourquoi il introduit, sous forme d'amendement n° 54, le texte de la proposition de loi modifiant la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, en ce qui concerne le reversement partiel du produit d'amendes routières aux zones de police (doc. 50 1803) par laquelle M. Van Aperen propose de reverser 50 % des recettes provenant des procès-verbaux dressés par la police locale, aux zones de police concernées par les infractions constatées. L'objection du président relative à l'accroissement du nombre des procès-verbaux ainsi provoqué ne paraît pas pertinente à l'intervenant, qui rappelle que les verbalisés sont également des électeurs.

La ministre objecte que les automobilistes ne circulent pas exclusivement sur le territoire de la commune où ils sont domiciliés ; la répartition des recettes selon la zone dont elles proviennent ne lui paraît pas équitable.

Le président précise son propos réfuté par M. Ansoms et rappelle qu'en cas de conflit entre le chef de zone de la police locale et le bourgmestre, le premier peut développer une stratégie visant à faire apparaître le second sous un mauvais jour.

M. Somers rappelle que le bourgmestre dispose de nombreux instruments pour conduire sa commune.

Hoewel de in artikel 32 ontworpen regeling kan overkomen als een bijkomende financiering van de politiezones, is zij dat niet. Het hier opgerichte fonds zet de politiezones ertoe aan acties inzake verkeersveiligheid op te zetten. Hij deelt de vrees van de voorzitter van de «Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten» met betrekking tot het bedrag van de ontvangsten van de geldboetes inzake verkeersveiligheid niet: als burgemeester kan hij bevestigen dat het aantal en de doeltreffendheid van de verkeerscontroles kunnen worden opgevoerd, zodat het totaalbedrag van de ontvangsten kan toenemen en bijgevolg ook het aan de politiezones toegewezen deel. Hij vindt dat de ontworpen regeling die ertoe strekt de plaatselijke overheid voor meer verkeersveiligheid warm te maken, perfect in het ter bespreking voorliggende wetsontwerp past.

De heer Jos Ansoms (CD&V) aanvaardt het argument van de minister niet: politiezones die zich inspanssen om controles te verrichten moeten daarvan de vruchten dragen.

Art. 33

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement nr. 55 (DOC 50 1915/005) in, dat ertoe strekt artikel 33 te wijzigen in die zin dat een overtreder die het recht tot sturen wordt ontzegd en tegelijkertijd een geldboete krijgt opgelegd, een verlenging van het recht tot sturen krijgt opgelegd als hij nalaat zijn geldboete te betalen.

De minister antwoordt dat het parket in het door het amendement bedoelde geval kan beoordelen hoe de straf wordt uitgevoerd.

Art. 33bis (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement nr. 56 (DOC 50 1915/005) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen. Het beoogt de oprichting van een Nationaal centrum voor verkeersslachtoffers.

De indiener verwijst naar de verantwoording van dat amendement.

De minister brengt in herinnering dat tijdens de algemene bespreking is aangehaald dat de bestaande structuren een antwoord kunnen bieden op het vraagstuk van de verkeersslachtoffers.

Bien que le système proposé à l'article 32 puisse apparaître comme un financement supplémentaire des zones de police, ce n'est pas le cas. Le fonds créé ici encourage les zones de police à développer des actions en matière de sécurité routière. Il ne partage pas les craintes du président du conseil d'administration de la *Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten* en ce qui concerne le montant des recettes des amendes pénales en matière de sécurité routière : en tant que bourgmestre, il affirme que le nombre et l'efficacité des contrôles routiers peuvent être accrus, en sorte que le montant global de ces recettes peut s'accroître et par conséquent, également la partie attribuée aux zones de police. Il considère que le système proposé, qui vise à mobiliser les autorités locales en faveur de la sécurité routière, cadre parfaitement dans ce projet à l'examen.

M. Ansoms n'accepte pas l'argument de la ministre : la zone de police qui fait l'effort d'effectuer des contrôles doit bénéficier de cet effort.

Article 33

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 55 de *M. Ansoms* (doc. 50 1915/005). *M. Ansoms* présente cet amendement, qui vise à préciser l'article 33 afin que le contrevenant qui fait l'objet à la fois d'un retrait du permis de conduire et d'une amende, soit l'objet d'un retrait du permis de conduire complémentaire s'il omet de s'acquitter du paiement de l'amende.

La ministre répond que dans le cas visé par l'amendement, le parquet peut évaluer la manière de faire exécuter la peine.

Article 33bis (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 56 de *M. Ansoms* (doc. 50 1915/005).

L'amendement n° 56 tend à créer un Centre national des victimes de la circulation routière ;

M. Ansoms renvoie à la justification de cet amendement.

La ministre rappelle la discussion générale, au cours de laquelle les structures existantes susceptibles de répondre à la problématique des victimes des accidents de la route ont été évoquées.

Art. 34

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 35

Op dit artikel dient *de heer Jos Ansoms (CD&V) amendement nr. 57* (DOC 50 1915/005) in.

Amendement nr. 57 ligt in het verlengde van artikel 10 van het wetsontwerp en strekt ertoe de daarin vervatte gevangenisstraffen te verlengen indien het ongeval ernstige letsels heeft veroorzaakt.

De minister stipt aan dat de ontworpen wijzigingen al een vooruitgang betekenen ten opzichte van de huidige situatie.

Art. 35bis (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient *amendement nr. 58* (DOC 50 1915/005) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

Dit amendement strekt tot afschaffing van de automatische uitwissing van een veroordeling voor een verkeersongeval dat een overlijden of ernstige letsels heeft veroorzaakt.

De minister preciseert dat artikel 619 van het Wetboek van strafvordering weliswaar van toepassing is op de verkeersovertredingen, maar niet op de overtredingen die ernstige lichamelijke letsels hebben veroorzaakt. De regering heeft ervoor gekozen om, voor een overtreding zonder ernstige lichamelijke letsels, de automatische uitwissing van de opgelopen veroordeling niet af te schaffen.

Art. 36

Op dit artikel worden *amendement nr. 67* (DOC 50 1915/005) van *mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID)* en *amendement nr. 59* (DOC 50 1915/005) van *de heer Jos Ansoms (CD&V)* ingediend. Beide amendementen strekken tot weglating van het ontworpen artikel 36.

De heer Jos Ansoms (CD&V) verwijst naar het advies van de Raad van State, waarin wordt gesteld dat dit artikel, dat op alle overtredingen van toepassing is, niet thuishoort in een wetsontwerp dat uitsluitend betrekking heeft op verkeersveiligheid.

Article 34

Cet article ne fait l'objet d'aucune observation.

Article 35

Cet article fait l'objet de *l'amendement n° 57 de M. Ansoms (doc. 50 1915/005)*.

L'amendement n° 57 tend à prolonger les peines de prison visées à l'article 10 du projet au cas où l'accident a provoqué des lésions graves.

La ministre considère que les modifications en projet constituent déjà un progrès par rapport à la situation actuelle.

Article 35bis (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par *l'amendement n° 58 de M. Ansoms (doc. 50 1915/005)*.

Cet amendement tend à supprimer l'effacement automatique au casier judiciaire de la condamnation encourue à la suite d'un accident de la circulation ayant entraîné la mort ou des lésions graves.

La ministre précise que si l'article 619 du Code d'instruction criminelle s'applique aux infractions en matière de circulation routière, il ne s'applique pas aux infractions ayant causé des dommages corporels graves. Le gouvernement a fait le choix de ne pas supprimer l'effacement automatique de la condamnation encourue, lorsque l'infraction n'a pas provoqué de lésions corporelles graves.

Article 36

Cet article fait l'objet des *amendements n° 67 de Mme Brepoels et n° 59 de M. Ansoms (doc. 50 1915/005)*. Ces deux amendements tendent à supprimer l'article 36.

M. Ansoms renvoie à l'avis du Conseil d'Etat selon lequel cet article, qui s'applique à toutes les infractions, n'a pas sa place dans un projet concernant exclusivement la sécurité routière.

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) kan de bestaansreden van dit artikel niet vatten, omdat het een veel ruimere draagwijdte heeft dan het wetsontwerp waarvan het deel uitmaakt.

Art. 37

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 38

Op dit artikel dient *de heer Jos Ansoms (CD&V)* amendement nr. 60 (DOC 50 1915/005) in.

Voor de argumentatie wordt verwezen naar de verantwoording van het amendement.

De minister herinnert aan de algemene bespreking en aan de argumenten die zijn aangehaald toen artikel 32 werd besproken.

Art. 39

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 39bis (nieuw)

Amendement nr. 61 (DOC 50 1915/005) van *de heer Jos Ansoms (CD&V)* tot invoeging van dit artikel overlapt amendement nr. 56 en wordt daarom ingetrokken.

Art. 40 en 41

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 41bis (nieuw)

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (AGALEV-ECOLO) c.s. dient amendement nr. 5 (DOC 50 1915/003) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

Voor de argumentatie wordt verwezen naar de verantwoording van het amendement.

Art. 42

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Mme Brepoels ne voit pas la raison d'être de cet article, qui a une portée beaucoup plus large que le projet où il s'insère.

Article 37

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 38

Cet article fait l'objet de *l'amendement n° 60 de M. Ansoms (doc 50 1915/005)*.

Pour la défense de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification.

La ministre rappelle la discussion générale ainsi que les arguments avancés lors de la discussion de l'article 32.

Article 39

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 39bis nouveau

L'amendement n° 61 de M. Ansoms (doc. 50 1915/005), proposant l'insertion de cet article, fait double emploi avec l'amendement n° 56 ; l'amendement n° 61 est retiré.

Articles 40 et 41

Ces articles n'appellent pas de commentaires.

Article 41bis

L'insertion de cet article est proposée par *l'amendement n° 5 de Mme Coenen et consorts (doc. 50 1915/005)*.

Pour la défense de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification.

Articles 42

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Art. 42bis tot 42quater (nieuw)

De amendementen nrs. 32 tot 34 (DOC 50 1915/005) van de heren François Bellot (MR) en Daniel Bacquelaine (MR) strekken tot invoeging van deze artikelen, maar worden door de heer Bellot ingetrokken (zie de bespreking van amendement nr. 29 op artikel 28bis).

Art. 43

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 43bis (nieuw)

De heren Jos Ansoms (CD&V) en Jozef Van Eetvelt (CD&V) dienen amendement nr. 19 (DOC 50 1915/005) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

Dit amendement strekt ertoe het BTW-tarief voor rijen bijscholingslessen terug te brengen van 21% tot 6%.

De minister blijft bij het standpunt dat zij tijdens de algemene bespreking heeft verdedigd.

Ook amendement nr. 35 (DOC 50 1915/005) van de heren François Bellot (MR) en Daniel Bacquelaine (MR) strekt tot invoeging van een artikel 43bis (nieuw), maar het werd ingetrokken (zie bespreking van amendement nr. 29 op artikel 28bis).

Art. 43ter (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement nr. 20 (DOC 50 1915/003) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

Voor de argumentatie wordt verwezen naar de verantwoording van dit amendement.

Art. 43quater (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement nr. 62 (DOC 50 1915/005) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

Voor de argumentatie wordt verwezen naar de verantwoording van dit amendement.

Articles 42bis à 42quater (nouveaux)

L'insertion de ces articles est proposée par les amendements 32 à 34 de MM. Bellot et Bacquelaine (doc. 50 1915/005) ; ces amendements ont été retirés par M. Bellot (voir discussion de l'amendement n° 29 à l'article 28bis).

Article 43

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Article 43bis (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 19 de MM. Ansoms et Van Eetvelt (doc. 50 1915/003)

Cet amendement vise à réduire le taux de TVA de 21% à 6 % pour les cours de formation à la conduite et les cours de perfectionnement.

La ministre maintient le point de vue qu'elle a défendu au cours de la discussion générale.

L'amendement n° 35 de MM. Bellot et Bacquelaine (doc. 50 1915/005) aussi proposait l'insertion d'un article 43 bis nouveau ; cet amendement a été retiré (voir discussion de l'amendement n° 29 à l'article 28bis).

Article 43ter (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 20 de M. Ansoms (doc. 50 1915/003).

Pour la défense de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification.

Article 43quater

L'insertion de cet article est proposée par l'amendement n° 62 de M. Ansoms (doc. 50 1915/005).

Pour la défense de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification.

Art. 43quinquies (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement nr. 63 (DOC 50 1915/005) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

Voor de argumentatie wordt verwezen naar de verantwoording van dit amendement.

Art. 43sexies (nieuw)

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement nr. 64 (DOC 50 1915/005) in, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen.

De indiener verwijst naar de verantwoording van dat amendement.

Art. 44

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

De heer Jos Ansoms (CD&V) vraagt aan de vice-eerste minister, als vertegenwoordiger van de Koning, die is belast met de vaststelling van de datum waarop deze tekst in werking treedt, wat de plannen terzake zijn.

De minister antwoordt dat de tekst in de loop van 2003 in werking zal treden.

VI. — **STEMMINGEN**

Artikel 1

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 1bis (nieuw)

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 1 en 4 onthoudingen.

Art. 2

Amendement nr. 15 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 68 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde artikel 2 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Article 43quinquies (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par *l'amendement n° 63 de M. Ansoms (doc. 50 1915/005)*.

Pour la défense de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification.

Article 43sexies (nouveau)

L'insertion de cet article est proposée par *l'amendement n° 64 de M. Ansoms (doc. 50 1915/005)*.

Pour la défense de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification

Article 44

Cet article n'appelle pas de commentaires.

M. Ansoms demande à la vice-première ministre, représentant le Roi chargé de déterminer la date d'entrée en vigueur du projet, quelles sont ses intentions en la matière.

La ministre annonce l'entrée en vigueur du projet dans le courant de l'année 2003.

VI. — **VOTES**Article 1^{er}

Cet article est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 1bis (nouveau)

L'amendement n° 1 est rejeté par 10 voix contre 1 et 4 abstentions.

Article 2

L'amendement n° 15 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 68 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

L'article 2, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 3

Amendement nr. 16 alsmede amendement nr. 8, dat een zelfde strekking heeft, worden eenparig aangenomen.

Het aldus geamendeerde artikel 3 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 4

De amendementen nrs. 7 en 9 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen. Amendement nr. 2 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde artikel 4 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 4bis (nieuw)

Amendement nr. 10 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 4ter (nieuw)

Amendement nr. 11 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 4quater (nieuw)

Amendement nr. 12 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 5

Amendement nr. 13, alsmede amendement nr. 21 (in bijkomende orde) en amendement nr 17 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 5 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 5bis (nieuw)

Amendement nr. 18 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Article 3

L'amendement n° 16, ainsi que l'amendement n° 8 ayant le même objet, sont adoptés à l'unanimité.

L'article 3, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 4

Les amendements n° 7 et n° 9 sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'amendement n° 2 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'article 4, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 4bis (nouveau)

L'amendement n° 10 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n°14 est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Article 4ter (nouveau)

L'amendement n° 11 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

Article 4quater (nouveau)

L'amendement n° 12 est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 5

L'amendement n° 13, l'amendement n° 21 en ordre subsidiaire et l'amendement n° 17, sont successivement rejetés par 10 voix contre 5.

L'article 5 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 5bis (nouveau)

L'amendement n° 18 est rejeté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

Art. 6

Amendement nr. 22 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement nr. 23 wordt ingetrokken.

De subamendementen nrs. 24 en 25, die op dat amendement nr. 23 waren ingediend, vervallen dientengevolge.

Artikel 6 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 7

Artikel 7 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 8

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde artikel 8 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 9 tot 18

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 19

Amendement nr. 26 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 19 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 20

Artikel 20 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 20bis (nieuw)

Amendement nr. 28 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 21

Amendement nr. 27 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Article 6

L'amendement n° 22 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'amendement n° 23 est retiré ; les sous-amendements n° 24 et 25 à cet amendement sont dès lors sans objet.

L'article 6 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 7

L'article 7 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 8

L'amendement n° 3 est adopté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article 8, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Articles 9 à 18

Ces articles sont successivement adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

Article 19

L'amendement n° 26 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 19 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 20

Cet article est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 20bis (nouveau)

L'amendement n° 28 est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 21

L'amendement n° 27 est rejeté par 10 voix contre 5.

Artikel 21 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 22 tot 24

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 24bis (nieuw)

Amendement nr. 36, alsmede amendement nr. 38 (in bijkomende orde) en subamendement nr. 37 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 24ter (nieuw)

Amendement nr. 39 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen

Art. 25

Amendement nr. 40 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 25 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 26

Artikel 26 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 27

Amendement nr. 41 wordt verworpen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Artikel 27 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 27bis (nieuw)

Amendement nr. 42 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

L'article 21 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Articles 22 à 24

Ces articles sont successivement adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

Article 24bis (nouveau)

L'amendement n° 36, l'amendement en ordre subsidiaire n° 38 et le sous-amendement n° 37 sont successivement rejetés par 10 voix contre 5.

Article 24ter (nouveau)

L'amendement n° 39 est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 25

L'amendement n° 40 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 25 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 26

L'article 26 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 27

L'amendement n° 41 est rejeté par 10 voix et 5 abstentions.

L'article 27 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 27bis (nouveau)

L'amendement n° 42 est rejeté par 10 voix contre 5.

Art. 28

Artikel 28 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 28bis (nieuw)

Amendement nr. 29 wordt ingetrokken.

Amendement nr. 43 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 28ter (nieuw)

Amendement nr. 44 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 29

Amendement nr. 45 wordt verworpen met ... tegen ... stemmen.

Artikel 29 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 29 bis (nieuw)

Amendement nr. 30 wordt ingetrokken.

Art. 30

Amendement nr. 65 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 30 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 31

De amendementen nrs. 66, 46, 47, 49, 51, 52 en 53 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

De amendementen nrs. 48, 50 en 31 worden ingetrokken.

Amendement nr. 6 wordt eenparig aangenomen.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde artikel 31 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Article 28

L'article 28 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 28bis (nouveau)

L'amendement n° 29 est retiré.

L'amendement n° 43 est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 28ter (nouveau)

L'amendement n° 44 est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 29

L'amendement n° 45 est rejeté.

L'article 29 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 29bis (nouveau)

L'amendement n° 30 est retiré.

Article 30

L'amendement n° 65 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 30 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 31

Les amendements n° 66, 46, 47, 49, 51, 52 et 53 sont successivement rejetés par 10 voix contre 5.

Les amendements n° 48, 50 et 31 sont retirés.

L'amendement n° 6 est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 4 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

L'article 31, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 32

Amendement nr. 54 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 32 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 33

Amendement nr. 55 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 33 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 33bis (nieuw)

Amendement nr. 56 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 34

Artikel 34 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 35

Amendement nr. 57 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 35 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 35bis (nieuw)

Amendement nr. 58 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 36

De amendementen nrs. 59 en 67 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 36 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 37

Artikel 37 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Article 32

L'amendement n° 54 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 32 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 33

L'amendement n° 55 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 33 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 33bis (nouveau)

L'amendement n° 56 est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 34

L'article 34 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 35

L'amendement n° 57 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 35 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 35bis (nouveau)

L'amendement n° 58 est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 36

Les amendements n° 59 et n° 67 sont successivement rejetés par 10 voix contre 5.

L'article 36 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 37

L'article 37 est adopté par le même vote.

Art. 38

Amendement nr. 60 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 38 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 39

Artikel 39 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 39bis (nieuw)

Amendement nr. 61 wordt ingetrokken.

Art. 40 en 41

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 41bis (nieuw)

Amendement nr. 5, dat ertoe strekt dit artikel in te voegen, wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 42

Artikel 42 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 42bis tot 42quater (nieuw)

De amendementen nrs. 32 tot 34 worden ingetrokken.

Art. 43

Artikel 43 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Article 38

L'amendement n° 60 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 38 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Article 39

L'article 39 est adopté par le même vote.

Article 39bis (nouveau)

L'amendement n° 61 est retiré.

Articles 40 et 41

Ces articles sont successivement adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

Article 41bis (nouveau)

L'amendement n° 5, tendant à l'insertion de cet article, est adopté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Article 42

Cet article est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Articles 42bis à 42quater (nouveaux)

Les amendements n° 32 à 34 sont retirés.

Article 43

L'article 43 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 43bis (nieuw)

Amendement nr. 35 wordt ingetrokken.
Amendement nr. 19 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 43ter tot 43sexies (nieuw)

De amendementen nrs. 20, 62, 63 en 64 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 44

Artikel 44 wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

*
* *

Toepassing van artikel 18, 4a)*bis*, van het Kamerreglement.

Over het geheel van het wetsontwerp werd op 5 december 2002 gestemd. De door de Juridische dienst van de Kamer opgestelde wetgevingstechnische nota werd eenparig goedgekeurd.

Het aldus gecorrigeerde en geamendeerde wetsontwerp werd aangenomen met 9 stemmen tegen 1 en 4 onthoudingen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd op 10 december 2002.

*De rapporteur,**De voorzitter,*

Daan SCHALCK

Francis VAN DEN EYNDE

Article 43bis (nouveau)

L'amendement n° 35 est retiré.
L'amendement n° 19 est rejeté par 10 voix contre 5.

Articles 43ter à 43sexies (nouveaux)

Les amendements n° 20, 62, 63 et 64 sont successivement rejetés par 10 voix contre 5.

Article 44

L'article 44 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

*
* *

Application de l'article 18, 4a)*bis* du Règlement de la Chambre

Le vote sur l'ensemble du projet a eu lieu le 5 décembre 2002. La note de légistique établie par le service juridique de la Chambre a été adoptée à l'unanimité.

Le projet, ainsi corrigé et tel qu'amendé, a été adopté par 9 voix contre 1 et 4 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité le 10 décembre 2002.

*Le rapporteur,**Le président,*

Daan SCHALCK

Francis VAN DEN EYNDE



BIJLAGEN

ANNEXES



BIJLAGE 1**CLASSIFICATIECRITERIA VAN DE OVERTREDINGEN**

Worden geclassificeerd als zware overtredingen van de eerste graad :

- rijgedrag dat kwetsbare weggebruikers, inzonderheid voetgangers, hindert of onrechtstreeks in gevaar brengt;
- rijgedrag dat de verdeling van de openbare weg schaadt door een ongepaste bezetting, inzonderheid parkeerovertradingen op voorbehouden parkeerplaatsen of op plaatsen die zijn ontworpen voor een ander gebruik;
- het feit dat gebruikers van voertuigen zich onrechtstreeks in gevaar brengen of elkaar hinderen, inzonderheid door de minimumafstanden of aanwijzers niet na te leven of de verkeersdoorstroming te hinderen door verkeersassen op te rijden terwijl voorrang moet worden verleend aan anderen;
- tijdens het besturen van een voertuig een gedraging vertonen die een afdoende beheersing van dit voertuig niet garandeert;
 - voor zichzelf of voor anderen geen gebruik maken van de verplichte veiligheidsuitrustingen wanneer men een voertuig bestuurt;
 - de maximumsnelheid met 10 km/u overschrijden.

Worden geclassificeerd als zware overtredingen van de tweede graad :

- rijgedrag dat andere weggebruikers rechtstreeks in gevaar brengt, hetzij omwille van manoeuvres, hetzij door gebrek aan tekens gericht tot andere weggebruikers waaruit een ernstige onvoorzichtigheid blijkt;
- het feit dat een weggebruiker andere weggebruikers rechtstreeks in gevaar brengt door een teken of een richtlijn te negeren dat hem een gedraging oplegt om de doorstroming en de veiligheid van het verkeer te garanderen;
 - de maximumsnelheid met 20 km/u overschrijden;
- in zones 30 wordt een snelheidsovertreding van meer dan 10 km/u beschouwd als een zware overtreding van de tweede graad;
 - bedrog met de identificatie van het voertuig of het niet overeenstemmen van het voertuig met de fundamentele veiligheidsnormen.

ANNEXE 1**CRITÈRES DE CLASSIFICATION DES INFRACTIONS**

Seront classés dans les infractions graves de 1er degré :

- Les comportements de conduite d'un véhicule qui constituent une gêne ou une mise en danger indirecte des usagers les plus vulnérables de la voie publique, dont notamment les piétons ;
- Les comportements d'utilisation d'un véhicule qui ont pour conséquence de nuire au partage de l'espace public entre de par une occupation inappropriée, notamment les infractions de stationnement de véhicules sur des emplacements réservés ou sur des emplacements conçus en vue d'un autre usage ;
- Le fait dans le chef d'utilisateurs de véhicules de se mettre indirectement en danger ou de se gêner mutuellement notamment en ne respectant pas des distances minimales ou des signaux indicatifs ou d'empêcher la fluidité du trafic en s'engageant sur des axes de circulation alors que le passage doit être réservé à d'autres ;
- Avoir un comportement alors que l'on conduit un véhicule qui ne garantit pas la maîtrise suffisante de celui-ci ;
- Ne pas utiliser pour soi ou autrui des équipements de protections obligatoires lorsque l'on conduit un véhicule.
- Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de 10 km/h.

Seront classés dans les infractions graves de 2ème degré :

- Les comportements de conduite d'un véhicule qui mettent directement en danger les autres usagers de la voie publique que ce soit en raison des manoeuvres entreprises ou de par un défaut de signalement à d'autres usagers traduisant une imprudence grave ;
- Avoir, dans le chef d'un usager de la voie publique, mis en danger directement d'autres usagers en ayant gravement négligé un signal ou une directive lui prescrivant un comportement visant à garantir la fluidité et la sécurité du trafic.
- Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de 20 km/h ;
- les zones 30 ou l'excès de vitesse de + de 10 km/h sera considéré comme une infraction grave de second degré.
- Seront également classés dans les infractions graves de second degré, les fraudes relatives à l'identification du véhicule ou de non-conformité des véhicules à des normes de sécurité fondamentales.

Worden geclassificeerd als overtredingen van de derde graad :

- rijgedrag dat overeenstemt met een zware fout en dat andere weggebruikers rechtstreeks in gevaar brengt ;
- het feit dat men de bevelen van verkeersagenten niet naleeft ;
 - rijgedrag waarvan de voorzienbare schadelijke gevolgen doorgaans bijzonder ernstig zijn, inzonderheid door de toegenomen waarschijnlijkheid van het veroorzaken van een ongeval;
 - de maximumsnelheid met 50% overschrijden.

Opmerking: de bijzondere eigenschappen van de voertuigen kunnen eveneens in overweging worden genomen. Het kan hierbij gaan om de afmetingen, het gewicht, de cilinderinhoud en het wegtype waarop zij rijden, teneinde de snelheid te beperken tot een drempel die de risico's op een ongeval vermindert.

Classificatie:

Eerste graad :

- veiligheidsafstanden tussen voertuigen niet naleven of de normale doorgang van andere weggebruikers hinderen door tegen een abnormaal lage snelheid te rijden of door zonder aanleiding plots te remmen;
- met een voertuig een kruispunt oprijden terwijl het verkeer belemmerd was en zo de doorgang hinderen of verhinderen van chauffeurs die uit een dwarsstraat komen;
- een voertuig parkeren op fietspaden, zebrapaden, op de rijweg in de nabijheid van de top van een helling, in de omgeving van een kruispunt, op een bus- of tramhalte, op een parkeerplaats voor gehandicapten;
- de veiligheidsgordel niet dragen
- indien het verkeer in de gevolgde rijrichting onmogelijk is met een voertuig een zebrapad oprijden;
- zijn voertuig niet onder controle hebben of niet in staat zijn alle manoeuvres uit te voeren die een chauffeur moet kunnen verrichten (inzonderheid het gebruik van de gsm aan het stuur);
- geen snelheid verminderen tijdens het inhalen van een voertuig bij het naderen van een oversteekplaats die is voorbehouden aan andere weggebruikers zoals voetgangers, fietsers of bromfietsen;
- de maximumsnelheid overschrijden met 10 km/u.

Seront classés parmi les infractions de 3ème degré :

- Les comportements de conduite de véhicules assimilables à une faute lourde et qui mettent directement en danger d'autres usagers de la voie publique ;
- Le fait de ne pas respecter les injonctions d'agents habilités à régler la circulation de véhicules.
- Les comportements de conduite de véhicule dont les conséquences dommageables prévisibles sont généralement d'un haut degré de gravité, notamment de par la probabilité accrue de causer un accident ;
- Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de 50 % ;

Remarque : Les spécificités des véhicules pourront également être retenues, qu'il s'agisse notamment de leur taille, poids, cylindrée et du type de voirie où ils circulent afin de limiter la vitesse à un seuil diminuant les risques d'accident.

Catégorisation:

1^{er} degré :

- Ne pas avoir respecté les distances de sécurité entre véhicules ou avoir gêné la marche normale des autres usagers en circulant à une vitesse anormalement réduite ou en exerçant un freinage soudain non-exigé ;
- S'être engagé avec un véhicule dans un carrefour alors que la circulation était encombrée et avoir gêné ou empêché ainsi le passage des conducteurs dans la direction transversale ;
- Mettre un véhicule en stationnement sur les pistes cyclables, sur les passages pour piétons, sur la chaussée à proximité d'un sommet d'une côte, aux abords d'un carrefour, sur un arrêt d'autobus ou de trams, sur un emplacement réservé aux personnes handicapées ;
- Avoir négligé de porter sa ceinture de sécurité
- En cas d'encombrement de la circulation dans la direction suivie, s'être engagé avec un véhicule sur un passage pour piétons ;
- Ne pas avoir le contrôle de son véhicule ou ne pas être en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui incombent au conducteur (notamment l'utilisation du GSM au volant) ;
- Avoir négligé de réduire sa vitesse lors d'un dépassement d'un véhicule approchant d'un passage réservé à d'autres usagers tels que les piétons, les cyclistes ou les cyclomoteurs ;
- Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de 10 km/h.

Tweede graad :

het gaat met name om de huidige zware overtredingen met enkele bijkomende gedragingen :

- de maximumsnelheid overschrijden met 20 km/u ;
- een voetganger in gevaar brengen in een voetgangerszone of een speelzone ;
- geen snelheid verminderen of niet stoppen indien dit nodig is wanneer de bestuurder van een schoolbus met zijn knipperlichten aangeeft dat de kinderen gaan in- of uitstappen ;
- een last niet bevestigen of vastmaken op een manier die de veiligheid verzekert voor het besturen van het voertuig of de andere weggebruikers.

Derde graad :

- in tegengestelde richting rijden of rechtsomkeer maken, achteruit rijden of een dwarsverbinding nemen op een snelweg of een autoweg ;
- de maximumsnelheid overschrijden met 50% ;
- een chauffeur die een voertuig aan het inhalen is langs links voorbijsteken indien dit verboden is (dubbel inhalen).
 - links inhalen bij het naderen van de top van een helling indien dit verboden is ;
 - links inhalen wanneer de chauffeur die wordt ingehaald stopt voor een zebepad ;
 - de bevelen van een verkeersagent niet naleven ;
- snelheidswedstrijden en sportwedstrijden houden op de openbare weg zonder speciale toestemming van bevoegde autoriteit.

2ème degré :

- Il s'agit principalement des infractions graves actuelles avec quelques comportements supplémentaires :
 - Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de 20 km/h ;
 - Avoir mis un piéton en danger dans une zone piétonne, une zone réservée aux jeux ;
 - Ne pas avoir ralenti l'allure ou s'être arrêté au besoin lorsque le conducteur d'un transport scolaire signale au moyen de tous ses feux de direction que des enfants vont embarquer ou débarquer ;
 - Ne pas avoir fixé ou stabilisé un chargement de manière à assurer la sécurité quant à la conduite du véhicule ou des autres usagers de la voie publique

3ème degré :

- Avoir roulé en contresens ou avoir fait demi-tour, marche arrière ou avoir emprunté un raccordement transversal sur une autoroute ou une route pour automobiles ;
 - Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de 50% ;
 - Avoir dépassé par la gauche un conducteur qui dépassait lui-même un véhicule alors que ce dépassement était interdit (tripler) ;
 - Avoir dépassé par la gauche à l'approche du sommet d'une côte alors que ce dépassement était interdit ;
 - Avoir dépassé par la gauche lorsque le conducteur à dépasser s'arrête devant un passage pour piétons ;
 - Ne pas avoir respecté les injonctions d'un agent qualifié relatives à des règles de circulation ;
 - Se livrer à des luttes de vitesse ainsi qu'à des épreuves sportives sur la voie publique sans autorisation spéciale de l'autorité légalement habilitée.



BIJLAGE 2

**STATISTISCHE GEGEVENS INZAKE VERKEERSVEILIGHEID
(overgezonden door de heer Ansoms (CD&V))**

Tabel 1. Evolutie verkeersdoden en zwaargewonden 1980-1989.*Bron : Jaarverslag Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.*

Jaar	doden	zwaargewonden	samen
1980	2.396	19.929	22.335
1989	1.993	19.306	21.299
Procentuele daling	- 16,9 %	- 3,2 %	- 4,7 %

Tabel 2. Evolutie verkeersdoden en zwaargewonden 1990-1999.*Bron : Jaarverslag Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.*

Jaar	doden	zwaargewonden	Samen
1990	1.976	17.479	18.655
1999	1.397	10.421	11.818
Procentuele daling	- 29,4 %	- 39,4 %	- 37,7 %

Tabel 3 Verschillen tussen NIS-cijfers en politiestatistieken in het jaar 2000 in Antwerpen .*Bron : verkeersveiligheidsplan 2002-2010 van de stad Antwerpen.*

<i>Ernst van de letsels</i>	N.I.S	verkeerspolitie	Vershil
Doden	28	35	+ 25 %
zwaargewonden	228	114	+ 100 %
Lichtgewonden	1117	3067	+ 174 %
Totaal slachtoffers	1373	3216	+ 134 %

Tabel 4. Bewerking van de gegevens uit de studie van de SWOV over het Concept Verkeersveiligheidsplan "Duurzaam Veilig" in Nederland

Bron : Conceptstudie van Ir. SCHOON bij de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (NL);

Aantal doden en zwaargewonden in 1998 : 19.666

Aantal doden en zwaargewonden in 2010 : 14.798 (- 25 % t.o.v. 1998)

Aantal doden en zwaargewonden na 2010 : 11.212 (- 43 % t.o.v. 1998)

	2010	"duurzaam-veilig" na 2010
Vermindering doden en zwaargewonden t.o.v.1998	4.878 (- 25 %)	8.545 (- 43 %)
Aandeel wegverbetering in de vermindering	2.567 (51,5 %)	5.936 (70,2 %)
Aandeel gedragsbeïnvloeding in de vermindering	1.152 (23,4 %)	1.212 (14,3 %)
Aandeel voertuigbeveiliging in de vermindering	697 (14,3 %)	874 (10,3 %)
Aandeel telematica in de vermindering	462 (9,9 %)	442 (5,2 %)

Tabel 5. Evolutie verkeersonveiligheid op autosnelwegen.

Bron : jaarverslagen Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Jaar	Letselongevallen op autosnelwegen	Doden- zwaargewonden op Autosnelwegen	Totaal slachtoffers op autosnelwegen
1995	3.628	1.228	5.920
1998	4.167	1.295	6.447
1999	4.446	1.391	6.889
2000	4.961	1.445	7.669

Tussen 1995 en 2000 kregen we op de autosnelwegen dus volgende stijgingen te zien :

aantal letselongevallen : + 36 %
 Aantal doden en zwaargewonden : + 18 %
 Totaal aantal slachtoffers : + 29 %.

Tabel 6. Aandeel van de jongere bestuurders en passagiers (18-25 jaar) in het aantal dode en zwaargewonde passagiers.

Bron : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (jaarverslag 199).

1999	Aandeel bij bestuurders of passagiers	Aandeel bij <u>dode</u> bestuurders of passagiers	Aandeel bij <u>zwaargewonde</u> bestuurders of passagiers
Jonge bestuurders (18-25 jaar)	11 % van totaliteit bestuurders	23 % van alle dode bestuurders	24 % van alle zwaargewonde bestuurders
Jonge passagiers (18-25 jaar)	8 % van totale bevolking	27 % van alle dode passagiers	25 % van alle zwaargewonde passagiers

Tabel 7. Vergelijking radarcontroles en MKZ-controles door federale politie in 1999.

Bron : Minister Duquesne in antwoord op mijn interpellatie net voor het zomerreces 2001

Aard van de controles, uitgevoerd door provinciale verkeersseenheden	Periode	Gepresteerde controle-uren
Radarcontroles	Heel het jaar 1999	23.254 uren
Radarcontroles	Heel het jaar 2000	42.380 uren.
Controles van dierentransporten tijdens mond- en klauwzeercrisis	Vier weken (voorjaar 2001)	15.000 uren

Tabel 8. Vergelijking inspanningen federale politie bij voetbalwedstrijden en bij verkeer op autosnelwegen.

Bron : Minister Duquesne in zijn antwoord op mijn interpellatie net voor het zomerreces 2001.
Jaarverslag 1999 van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Jaar 1999	Aantal uren	Aantal gedupeerden - slachtoffers
Ordehandhaving bij voetbalwedstrijden	110.736	807 <u>gedupeerden</u> - geen doden - zwaargewonden op één hand te tellen - meestal lichtgewonden of materiële verliezen
Verkeersactiviteiten op autowegen en autosnelwegen	230.000	6.899 <u>slachtoffers</u> - 238 (geregistreerde) doden, - 1153 (geregistreerde) zwaargewonden, - 5508 (geregistreerde) lichtgewonden. - Materiële verliezen niet geregistreerd (mag steeds geraamd worden op een viervoud van aantal letselongevallen, dus : minstens 20.000 maal materieel verlies)

J. ANSOMS.

ANNEXE 2

DONNÉES STATISTIQUES RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
(communiquées par M. Ansoms (CD&V))**Tableau 1. Évolution du nombre de tués et de blessés graves sur les routes entre 1980 et 1989.**

Source : Rapport annuel de l'Institut belge pour la sécurité routière.

Année	Tués	Blessés graves	Total
1980	2.396	19.929	22.335
1989	1.993	19.306	21.299
Diminution (en %)	- 16,9 %	- 3,2 %	- 4,7 %

Tableau 2. Évolution du nombre de tués et de blessés graves sur les routes entre 1990 et 1999.

Source : Rapport annuel de l'Institut belge pour la sécurité routière.

Année	Tués	Blessés graves	Total
1990	1.976	17.479	18.655
1999	1.397	10.421	11.818
Diminution (en %)	- 29,4 %	- 39,4 %	- 37,7 %

Tableau 3 Différences entre les chiffres de l'INS et les statistiques de la police d'Anvers en 2000.

Source : Plan de sécurité routière 2002-2010 de la ville d'Anvers.

Gravité des lésions	INS	Police de la circulation	Différence
Morts	28	35	+ 25 %
Blessés graves	228	114	+ 100 %
Blessés légers	1117	3067	+ 174 %
Nombre total de victimes	1373	3216	+ 134 %

Tableau 4. Traitement des données extraites de l'étude de la "Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid" (Pays-Bas) concernant le projet de plan de sécurité routière "Duurzaam Veilig" élaboré aux Pays-Bas

Source : Étude de l'ingénieur SCHOON, de la "Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid", Pays-Bas;

Nombre de tués et de blessés graves en 1998 : 19.666

Nombre de tués et de blessés graves en 2010 : 14.798 (- 25 % par rapport à 1998)

Nombre de tués et de blessés graves après 2010 : 11.212 (- 43 % par rapport à 1998)

	2010	Plan de sécurité routière "duurzaam-veilig" après 2010
Diminution du nombre de tués et de blessés graves par rapport à 1998	4.878 (- 25 %)	8.545 (- 43 %)
Part de l'amélioration de l'infrastructure routière dans la diminution concernée	2.567 (51,5 %)	5.936 (70,2 %)
Part des mesures visant à influencer le comportement des conducteurs dans la diminution concernée	1.152 (23,4 %)	1.212 (14,3 %)
Part de la protection des véhicules dans la diminution concernée	697 (14,3 %)	874 (10,3 %)
Part de la télématique dans la diminution concernée	462 (9,9 %)	442 (5,2 %)

Tableau 5. Évolution de l'insécurité routière sur les autoroutes.

Source : Rapports annuels de l'Institut belge pour la sécurité routière.

Année	Accidents ayant entraîné des lésions sur les autoroutes	Tués et blessés graves sur les autoroutes	Nombre total de victimes sur les autoroutes
1995	3.628	1.228	5.920
1998	4.167	1.295	6.447
1999	4.446	1.391	6.889
2000	4.961	1.445	7.669

Entre 1995 et 2000, on constate dès lors les augmentations suivantes sur les autoroutes :

Nombre d'accidents ayant entraîné des lésions :	+ 36 %
Nombre de morts et de blessés graves :	+ 18 %
Nombre total de victimes :	+ 29 %.

Tableau 6. Jeunes conducteurs et jeunes passagers (de 18 à 25 ans) parmi les tués et les blessés graves.

Source : Institut belge pour la sécurité routière (rapport annuel 1999).

1999	Parmi les conducteurs ou les passagers	Parmi les conducteurs ou les passagers tués	Parmi les conducteurs ou les passagers grièvement blessés
Jeunes conducteurs (de 18 à 25 ans)	11 % de tous les conducteurs	23 % de tous les conducteurs décédés	24 % de tous les conducteurs grièvement blessés
Jeunes passagers (de 18 à 25 ans)	8 % de la population totale	27 % de tous les passagers décédés	25 % de tous les passagers grièvement blessés

Tableau 7. Comparaison des contrôles par radar et des contrôles effectués dans le cadre des mesures concernant la fièvre aphteuse par la police fédérale en 1999.

Source : Ministre Duquesne en réponse à mon interpellation à la veille des vacances parlementaires de 2001

Nature des contrôles effectués par les unités provinciales de circulation	Période	Heures de contrôle prestées
Contrôles par radar	Toute l'année 1999	23.254 heures
Contrôles par radar	Toute l'année 2000	42.380 heures
Contrôles de transport d'animaux effectués dans le cadre de la crise de la fièvre aphteuse	Quatre semaines (printemps 2001)	15.000 heures

Tableau 8. Comparaison des efforts déployés par la police fédérale lors de matchs de football et en ce qui concerne la circulation sur les autoroutes.

Source : Ministre Duquesne dans la réponse qu'il a formulée à la suite de mon interpellation à la veille des vacances parlementaires de 2001.

Rapport annuel 1999 de l'Institut belge pour la sécurité routière

Année 1999	Nombre d'heures	Nombre de sinistrés - victimes
Maintien de l'ordre lors de matchs de football	110.736	807 <u>sinistrés</u> - aucun décès - blessés graves : peuvent se compter sur les doigts d'une seule main - il s'agit le plus souvent de blessés graves ou de dégâts matériels
Activités de roulage <u>sur les routes et sur les autoroutes</u>	230.000	6.899 <u>victimes</u> - 238 décès (enregistrés), - 1153 blessés graves (enregistrés), - 5508 blessés légers (enregistrés). - Dégâts matériels non enregistrés (on peut estimer que le nombre d'accidents avec dégâts matériels est quatre fois plus important que le nombre d'accidents ayant entraîné des lésions, et qu'il s'élève dès lors à 20.000 unités au minimum.

J. ANSOMS.

BIJLAGE 3

ALTERNATIEF VOORSTEL VAN DE HEER ANSOMS M.B. T. DE SANCTIONERING VAN VERKEERSOVERTREDINGEN

1. Wat wil het wetsontwerp veranderen aan de huidige toestand ?

- 1.1. Er is een *globale verhoging voorzien van 10 % via een verhoging van de opdecieimen*.
Wie vandaag beboet wordt met 2000 frank, zal morgen 2200 frank moeten betalen. Het simpelste is dat uit te leggen bij de gewone overtredingen.
- 1.2. Momenteel zijn er twee categorieën van overtredingen : de gewone overtredingen en de zware.
Naaast de gewone overtredingen, komen er in het wetsontwerp drie categorieën van zware overtredingen :
- a) de eerste graad (= de lichtste categorie van de zware overtredingen)
 - b) de tweede graad (= een tussencategorie van zware overtredingen)
 - c) de derde graad (= de zwaarste categorie van de zware overtredingen)
- 1.3. Er komen in deze categorieën van zware overtredingen natuurlijk meer gedifferentieerde boetebedragen, en ook verschillen inzake een mogelijk tijdelijk (of definitief) rijverbod dat de rechter kan opleggen.
- 1.4. Abstractie gemaakt van de concrete classificatie van de overtredingen, is die grotere differentiatie van de boetebedragen voor zware overtredingen is ook een ernstige vorm van verhoging
- 1.5. Langs de andere kant zullen sommige overtredingen van categorie veranderen. Daardoor zullen de mensen in de praktijk voor sommige overtredingen "duurder" uitvallen dan nu, en sommige andere overtredingen (zeer weinige) zullen in de praktijk ook lager uitvallen dan nu.

Enkele voorbeelden :

- rijden zonder fietslicht in het donker was een zware overtreding, maar wordt een gewone overtreding.
- rijden met de gsm in de hand, autogordel niet aan, parkeren op het voetpad of op het fietspad of een zebrapad waren gewone overtredingen, maar worden in het wetsontwerp zware overtredingen van de lichtste graad.

Dat samenspel geeft uiteindelijk als resultaat dat de strafrechtelijke minimumboetes, en zeker ook de minnelijke schikkingen (90 % van de verkeersovertredingen worden afgewerkt met een minnelijke schikking) in het wetsontwerp-Durant een heel pak zwaarder worden.

- 1.6. De duur van intrekking van het rijbewijs verdubbelt : 30 dagen i.p.v. 15 dagen.
- 1.7. Evenwel kan er geen intrekking van het rijbewijs komen indien de dader niet werd staandegehouden (bv. onbemande camera), en bovendien blijft de intrekking van het rijbewijs een vrije beslissing van de procureur. Die procureur kan bovendien het rijbewijs reeds vanaf de eerste dag van de intrekking uit vrije wil teruggeven aan de overtreder.

2. Het alternatieve voorstel

- 2.1. Het is een goede zaak dat er meer categorieën van overtredingen komen. Het wetsontwerp-Durant heeft deze idee overgenomen uit één van de wetsvoorstellen-Ansoms.
- 2.2. Die grote differentiering mag niet leiden tot een drastische verhoging van de boetes, m.a.w.
 - a) geen algemene verhoging van de opdecimen ;
 - b) de zware overtredingen van de eerste en tweede categorie worden naar beneden gedifferentieerd.. De zware overtredingen van de 3^e categorie worden naar boven gedifferentieerd en worden dus zwaarder dan bij de huidige stand van zaken.

Vergelijking van het strafrechtelijke alternatief met het wetsontwerp (minimumbedragen)

	Wetsontwerp	Amendement
laagste categorie	10 € = reëel 55€ of 2200 frank	10 € = reëel 50 € of 2000 frank
Zware 1 ^e categorie	50 € = reëel 275 € of 11.000 frank	20 € = reëel 100 € of 4000 frank
Zware 2 ^e categorie	50 € = reëel 275 € of 11.000 frank	40 € = reëel 200 € of 8.000 frank
Zware 3 ^e categorie	100 € = reëel 550 € of 22.000 frank	60 € = reëel 300 € of 12000 frank

- c) Het is logisch dat bepaalde overtredingen, door in een andere categorie terecht te komen, zwaarder zullen worden. Anderzijds zullen sommige overtredingen ook lichter worden. De klassering van de overtredingen zoals de minister die ziet, is niet altijd en overal deze van het alternatieve voorstel.

2.3. De administratieve boete (of de minnelijke schikking) moet 10 % lager liggen dan het minimumbedrag van de strafrechtelijke boete. Op die manier wordt het minder aantrekkelijk om tegen de boete in beroep te gaan bij de strafrechter. En zo worden parketten en politierechters een hoop overbodig werk bespaard. Bij herhaling van dezelfde overtreding binnen hetzelfde jaar wordt het boetebedrag verhoogd met 50 %.

2.4. Terwijl het rijbewijs *misschien* wordt ingetrokken in het wetsontwerp (nl. als de procureur het beveelt), daar is de intrekking in het alternatieve voorstel *een automatisme*. En bovendien geldt de intrekking ook voor zware overtredingen die geregistreerd worden met een onbemande camera.

2.5. Anderzijds is er in het alternatieve voorstel geen onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor een zware overtreding van de lichtste categorie, wat wel het geval is bij het wetsontwerp.

2.6. De duur van de intrekking van het rijbewijs verschilt : 30 dagen bij Durant, 21 dagen in het alternatief. Maar terwijl de procureur des Konings in het wetsontwerp van meetaf aan uit vrije wil het rijbewijs terug kan geven op simpele vraag van de dader, kan dat in het alternatieve voorstel slechts vanaf de 15^e dag na de intrekking.

CONCLUSIE

Het alternatief leidt globaal in de praktijk – 90 % van alle pv's worden immers afgehandeld met minnelijke schikking – tot een ernstige tempering van de verhoging van de boetes die Durant voorziet.

Deze aanpassing van de boetes wordt als volgt verantwoord :

1° de verkeersboetes in ons land liggen, in vergelijking met andere Europese landen, reeds aan de hoge kant, maar toch bengelt ons land inzake verkeersv eiligheid onderaan de Europese “rangschikking” van verkeersveilige landen ;

2° in de amendementen die nog ingediend zullen worden bij het wetsontwerp, zullen de reële verhoging van de pakkans en de garantie dat er inderdaad ook gesanctioneerd zal worden, centraal staan.

Voor de “meer ernstige” zware overtredingen zal er meer gewerkt worden met de intrekking van het rijbewijs. Voor zware overtredingen van de lichtste graad geldt echter geen intrekking.

3. Illustratie : vergelijking aan de hand van enkele courante overtredingen.

3.1. gsm in de hand, parkeren op voetpad of fietspad of zebrapad, autogordel niet aangedaan.

(voorbeeld zware overtreding van eerste graad)

	Huidige toestand	Wetsontwerp	Alternatief voorstel
Niveau overtreding	Gewone	Zware van lichtste graad	Zware van lichtste graad
Strafrechtelijke minimumboete	50 € (2000 Bef)	275 € (11.000 Bef)	100 € (4000 Bef)
Strafrechtelijke minimumboete (herhaling)	100 € (4000 Bef)	550 € (22.000 Bef)	200€ (8.000 Bef)
Minnelijke Schikking	52,5 € (2100 Bef)	275 € (11.000 Bef)	90 € (3600 Bef)
Min.schik.bij herhaling	52,5 € (2100 Bef)	352 € (14.800 Bef)	135 € (5400 Bef)
Intrekking rijbewijs	Geen intrekking	Misschien (op bevel procureur)	Geen intrekking
Vrijwillige teruggave van ingetrokken rijbewijs door procureur	Geen intrekking	Duur : 30 dagen (bij verlenging 60 dagen)	Geen intrekking
Rijverbod door rechter mogelijk ?	Geen rijverbod	Vanaf 1^o dag van intrekking mogelijk	Geen rijverbod
		Ja	Geen rijverbod

Voor de minnelijke schikking geldt als uitgangspunt het minimumbedrag voor de administratieve boete, verhoogd met de opdecimen. Voor de herhaling hebben we geopteerd voor het bijkomend bedrag, dat bij de huidige minnelijke schikkingen geldt als verhoging bij herhaling (omzendbrief college PG).

3.2. 61 km per uur gereden in bebouwde kom.

	Huidige toestand	Wetsontwerp	Alternatief voorstel
Niveau overtreding	Zware	Zware van lichtste graad	Zware van lichtste graad
Strafrechtelijke minimumboete	250 € (10.000 Bef)	275 € (11.000 Bef)	100 € (4.000 Bef)
Strafrechtelijke minimumboete (herhaling)	500 € (20.000 Bef)	550 € (22.000 Bef)	200 € (8.000 Bef)
Minnelijke Schikking	138,82 € (5550 Bef)	275 € (11.000 Bef)	90 € (3600 Bef)
Min.schik.bij herhaling	208,23 € (8330 Bef)	352 € (14.080 Bef) - misschien 550 € (22.000 Bef)*	135 € (5400Bef)
Intrekking rijbewijs	Misschien (bevel procureur)	Misschien (bevel procureur)	Geen intrekking
	Niet indien geflitst met onbemande camera	Niet indien geflitst met onbemande camera	Geen intrekking
	Duur : 15 dagen (30 dagen bij verlenging)	Duur : 30 dagen (60 dagen bij verlenging)	Geen intrekking
Vrijwillige teruggave ingetrokken rijbewijs door procureur	Vanaf 1^o dag van intrekking mogelijk	Vanaf 1^o dag van intrekking mogelijk	Geen intrekking
Rijverbod door rechter mogelijk	Ja	Ja	Neen

Berekeningsmethode van administratieve boete na goedkeuring wetsontwerp :

- het basisbedrag van de administratieve boete
- wat herhaling betreft : verhoging met de huidige verhoging voor herhaling, zoals voorzien in de omzendbrief van het college van procureurs-generaal
- de verhoging wordt verhoogd met de hogere opdecieimen.

* Cfr; art. 31 wetsontwerp : procureur moet bij herhaling kiezen tussen strafrechtelijke of administratieve boete.

3.3. 71 km per uur in de bebouwde kom

	Huidige toestand	wetsontwerp	Alternatief voorstel
Niveau van overtreding	Zware overtreding	Zware overtreding 2 ^e graad	Zware overtreding 2 ^e graad
Strafrechtelijke minimumboete	250 € (10.000 Bef)	275 € (11.000 Bef)	200 € (8000 Bef)
Strafrecht. Min.boete herhaling	500 € (20.000 Bef)	550 € (22.000 Bef)	400 € (16.000 Bef)
Minnel. Schikking	156 € (6240 Bef)	295 € (11.800 Bef)	180 € (7.200 Bef)
Minn. Schik. (herhaling)	349 € (13.920 Bef)	Minstens 372 € (14.080 Bef) of misschien 550 € (22.000 Bef)*	270 € (10.800 Bef)
Intrekking rijbewijs	Misschien (bevel procureur)	Misschien (bevel procureur)	In alle geval (zonder bevel procureur)
	Niet ingedien geflitst door onbemande camera	Niet indien geflitst door onbemande camera	Ook indien geflitst door onbemande camera
	15 dagen (verlenging 30 dagen)	30 dagen (verlenging 60 dagen)	21 dagen (verlenging 24 dagen)
Vrijwillige teruggave van ingetrokken rijbewijs door procureur	Vanaf 1^o dag van intrekking mogelijk	Vanaf 1^o dag van intrekking mogelijk	Vanaf 15^o dag van intrekking mogelijk
Rijverbod door rechter mogelijk	ja	Ja	Ja

Berekeningsmethode voor administratieve boete na goedkeuring wetsontwerp

- uitgangspunt : bodembedrag voor zware overtreding – art. 31 wetsontwerp
- verhoging met het bedrag voorzien in omzendbrief college PG naarmate overdreven snelheid toeneemt ;
- voor herhaling binnen hetzelfde jaar : verhoging voorzien in omzendbrief college PG voor herhaling
- de verhogingen verhoogd met verhoogde opdecieinen.

* Cfr art. 31 wetsontwerp – procureur moet bij herhaling kiezen tussen administratieve boete of strafrechtelijke boete.

3.4. 105 km/u gereden op secundaire weg buiten bebouwde kom.

	Huidige toestand	wetsontwerp	Alternatief voorstel
Niveau van overtreding	zwaar	Zwaar van de zwaarste graad	Zwaar van de zwaarste graad
Strafrechtelijke minimumboete	250 € (10000 Bef)	550 € (22.000 Bef)	300 € (12.000 Bef)
Minimumboete bij herhaling	500 € (20.000 Bef)	1100 € (44.000 Bef)	600 € (24.000 Bef)
Minnel. Schikking – adm. boete	190 € (9.600 Bef)	363 € (14.520 Bef)	270 € (10.800 Bef)
Minnel. – adm.boete (herhaling)	355 € (14.200 Bef)	456 € (18.240 Bef) of misschien 1100 € (44.000 Bef)	405 € (16.200 Bef)
Intrekking rijbewijs	Mischien (mits bevel procureur) Niet indien geflitst door onbemande camera Duur : 15 dagen Vanaf 1^o dag van intrekking mogelijk	misschien (mits bevel procureur) Niet indien geflitst door onbemande camera Duur : 30 dagen Vanaf 1^o dag van intrekking mogelijk	In alle geval (zonder bevel procureur) Ook indien geflitst door onbemande camera Duur : 21 dagen Vanaf 15^o dag van intrekking mogelijk
Vrijwillige teruggave van ingetrokken rijbewijs door procureur	Ja	ja	Ja
Rijverbod door rechter verplicht ?.	Ja	ja	Ja

Berekeningsmethode voor administratieve boete na goedkeuring wetsontwerp

- e) uitgangspunt : bodembedrag voor zware overtreding – art. 31 wetsontwerp)
 f) verhoging met het bedrag voorzien in omzendbrief college PG naarmate overdreven snelheid toeneemt ;
 g) voor herhaling binnen hetzelfde jaar : verhoging voorzien in omzendbrief college PG voor herhaling

* Cfr art. 31 wetsontwerp – procureur moet bij herhaling kiezen tussen administratieve boete of strafrechtelijke boete.

3.5. roodlichtrijden.

	Huidige stand van zaken	wetsontwerp	Alternatief voorstel
Niveau van overtreding	zwaar	Zwaar van 3^e categorie	Zwaar van 3^e categorie
Minimum strafrechtel. boete	250 € (10.000 Bef)	550 € (22.000 Bef)	300 € (12.000 Bef)
Minimum strafrechtel. Boete herhaling	500 € (20.000 Bef)	1.100 € (44.000 Bef)	600 € (24.000 Bef)
Minnel. Schikking – adm.boete	138,23 € (5500 Bef)	363 € (14.520 Bef)	270 € (10.800 Bef)
Minnel. of adm. (herhaling)	349,53 € (14.000 Bef)	456 € (18.520 Bef) of mis-schien 1100 € (44.000 Bef)*	405 € (16.200 Bef)
Intrekking rijbewijs	Misschien (bevel procureur)	Misschien (bevel procureur)	Steeds (zonder bevel procureur
	Niet indien geflitst met onbemande camera	Niet indien geflitst met onbemande camera	Ook indien geflitst met onbemande camera
	Duur : 15 dagen (30 dagen verlenging)	Duur : 30 dagen (60 dagen verlenging)	Duur : 21 dagen (42 dagen verlenging)
Ingetrokken rijbewijs vrijwillig teruggegeven door procureur	Vanaf 1^e dag na intrekking mogelijk	Vanaf 1^e dag na intrekking mogelijk	Vanaf 15^e dag na intrekking mogelijk
Rijverbod verplicht	verplicht	verplicht	Verplicht

Berekeningsmethode van administratieve boete na goedkeuring wetsontwerp

- uitgangspunt : administratieve boete voor zware overtreding van 1^e graad ;
- administratieve boete voor roodlichtrijden gelijkgesteld met snelheidsovertreding van zwaarste graad
- verrekening van hogere opdediemen

Cfr. art. 31 wetsontwerp – art. 6 wetsontwerp : bij herhaling maakt procureur keuze tussen administratieve en strafrechtelijke boete.

3.6. rijden zonder fietslicht in het duister.

	Huidige toestand	wetsontwerp	Alternatief voorstel
Niveau van overtreding	Zware overtreding	Gewone overtreding	Zware overtreding lichtste graad
Strafrechtelijke minimumboete	250 € (10.000 Bef)	55 € (2200 Bef)	100 € (4000 Bef)
Strafrechtelijke minimumboete bij herhaling binnen het jaar	500 € (20.000 Bef)	110 € (4400 Bef)	200 € (8.000 Bef)
Minnelijke schikking	140 € (5600 Bef)	57,75 € (2300 Bef)	90 € (3600 Bef)
Minnel. schikking bij herh. binnen het jaar	210 € (8400 Bef)	57,75 € (2300 Bef)	135 € (5400 Bef)
Intrekking rijbewijs	Neen (alleen voor motorvoertuigen)	Neen (alleen voor motorvoertuigen)	Neen (alleen voor motorvoertuigen)
Verval van het recht op sturen	Neen (alleen voor motorvoertuigen)	Neen (alleen voor motorvoertuigen)	Neen (alleen voor motorvoertuigen)

Berekeningsmethode voor minnelijke schikking na goedkeuring wetsontwerp
 Uitgangspunt : de huidige minimum administratieve boete (52,5 € of 2100 Bef)
 Verhoging met de hogere opdecieimen

ANNEXE 3

PROPOSITION ALTERNATIVE DE M. ANSOMS RELATIVE À LA SANCTION DES INFRACTIONS ROUTIÈRES

1. Que changera le projet de loi à la situation actuelle ?
 - 1.1. Une augmentation de 10% est prévue par le biais d'une majoration des décimes additionnels.
 Quoiconque est aujourd'hui sanctionné d'une amende de 2000 francs, devra demain payer 2200 francs. Le plus simple est d'étendre cette mesure aux infractions ordinaires.
 - 1.2. Il existe actuellement deux catégories d'infractions : les infractions ordinaires et les infractions graves.
 Outre les infractions ordinaires, le projet de loi vise à instaurer trois catégories d'infractions graves :
 - a) le premier degré (= la catégorie la moins grave)
 - b) le deuxième degré (= la catégorie intermédiaire)
 - c) le troisième degré (= la catégorie la plus grave)
 - 1.3. Il est naturellement prévu de différencier davantage le montant des amendes pour ces diverses catégories d'infractions graves. Une éventuelle interdiction provisoire (ou définitive) de conduire peut également être prononcée par le juge.
 - 1.4. Abstraction faite de la classification concrète des infractions, cette plus grande différenciation du montant des amendes pour les infractions graves constitue également une aggravation des peines.
 - 1.5. D'autre part, certaines infractions changeront de catégorie. Dans la pratique, certaines infractions seront dès lors plus « chères » qu'à l'heure actuelle, et d'autres (mais très peu) seront moins élevées.

Quelques exemples :

- rouler à vélo sans lumière dans l'obscurité était une infraction grave, mais devient une infraction ordinaire;
- rouler avec un gsm à la main, rouler sans avoir bouclé la ceinture de sécurité, se garer sur un trottoir, sur un passage pour piétons ou sur une piste cyclable étaient des infractions ordinaires, mais deviennent, dans le projet de loi, des infractions graves du degré le plus bas.

Cette conjonction a finalement pour résultat que les amendes pénales minimales, et sûrement aussi les conciliations (90 % des infractions de roulage sont réglés par une conciliation) deviennent nettement plus lourdes dans le projet de loi Durant.

- 1.6. La durée du retrait de permis de conduire est doublée: 30 jours au lieu de 15 jours.
- 1.7. Cependant, il ne peut y avoir de retrait de permis si l'auteur n'a pas été intercepté (par exemple, dans le cas d'un radar automatique) et, en outre, le retrait du permis de conduire reste une décision libre du procureur. Qui plus est, ce dernier peut à son gré rendre le permis de conduire à l'auteur de l'infraction dès le premier jour du retrait.

2. La proposition alternative

- 2.1. C'est une bonne chose que de prévoir un plus grand nombre de catégories d'infractions. Le projet de loi Durant a repris cette idée dans l'une des propositions de loi Ansoms.
- 2.2. Cette grande différenciation ne peut pas donner lieu à une augmentation substantielle des amendes; en d'autres termes :
 - a) pas d'augmentation générale des décimes additionnels;

- b) les infractions graves des première et deuxième catégories sont différenciées vers les bas. Les infractions graves de la troisième catégorie sont différenciées vers le haut et deviennent donc plus lourdes que dans l'état actuel de la législation.

Comparaison de l'alternative pénale avec le projet de loi (montants minimums)

	Projet de loi	Amendement
Catégorie la plus légère	10 € = réellement 55 € ou 2200 francs	10 € = réellement 50 € ou 2000 francs
Grave 1 ^{ère} catégorie	50 € = réellement 275 € ou 11.000 francs	20 € = réellement 100 € ou 4000 francs
Grave 2 ^{ème} catégorie	50 € = réellement 275 € ou 11.000 francs	40 € = réellement 200 € ou 8.000 francs
Grave 3 ^{ème} catégorie	100 € = réellement 550 € ou 22.000 francs	60 € = réellement 300 € ou 12000 francs

- c) Il est logique que certaines infractions, en passant dans une autre catégorie, soient plus graves. En revanche, certaines infractions seront plus légères. La catégorisation des infractions prévue par le ministre ne correspond pas toujours à celle de la proposition alternative.

2.3. L'amende administrative (ou la transaction) doit être inférieure de 10 % au montant minimal de l'amende pénale. De cette manière, il est moins intéressant de saisir le juge répressif et on évite un travail considérable et superflu aux parquets et aux juges de police. Si la même infraction est commise au cours de la même année, le montant de l'amende est majoré de 50 %.

2.4. Alors que dans le projet de loi le retrait du permis de conduire est éventuel (à savoir si le procureur l'ordonne), il est systématique dans la proposition alternative. En outre, le retrait s'applique également aux infractions graves enregistrées par une caméra fonctionnant en l'absence d'un agent qualifié.

2.5. Par ailleurs, contrairement au projet de loi, la proposition alternative ne prévoit pas de retrait immédiat du permis de conduire pour une infraction grave de la catégorie la plus légère.

2.6. La durée du retrait de permis est différente : 30 jours dans le projet Durant, 21 jours dans la proposition alternative. Mais, alors que, dans le projet de loi, le procureur du Roi peut d'emblée restituer, de sa propre initiative, le permis de conduire au contrevenant sur simple demande de ce dernier, il ne peut le faire, dans la proposition alternative, qu'à partir du 15^e jour suivant le retrait.

CONCLUSION

Globalement, la proposition alternative a pour effet, dans la pratique - 90 % des procès-verbaux donnent lieu à une transaction -, de tempérer considérablement l'augmentation du montant des amendes prévue par Mme Durant.

Cette adaptation des amendes est justifiée comme suit :

1° les amendes sont déjà plus élevées en Belgique que dans d'autres pays européens mais notre pays se trouve dans le fond du « classement » européen en matière de sécurité routière ;

2° les amendements qui seront encore présentés seront ciblés sur l'augmentation réelle des chances de verbaliser les contrevenants et la garantie de sanctions effectives.

Les infractions graves (« plus sérieuses ») se verront plus souvent sanctionner par un retrait de permis. Les infractions graves du degré le moins élevé n'entraîneront toutefois pas le retrait du permis.

3. Illustration : comparaison en fonction de quelques infractions courantes

3.1. utilisation du gsm au volant, stationnement sur trottoir, piste cyclable ou passage pour piétons, ceinture de sécurité non bouclée

(exemple d'infractions graves de premier degré)

	Situation actuelle	Projet de loi	Proposition alternative
Niveau infraction	Ordinaire	Grave de premier degré	Grave de premier degré
Amende pénale minimale	50 € (2000 Bef)	275 € (11.000 Bef)	100 € (4000 Bef)
Amende pénale minimale (récidive)	100 € (4000 Bef)	550 € (22.000 Bef)	200€ (8.000 Bef)
Transaction	52,5 € (2100 Bef)	275 € (11.000 Bef)	90 € (3600 Bef)
Transaction en cas de récidive	52,5 € (2100 Bef)	352 € (14.800 Bef)	135 € (5400 Bef)
Retrait du permis	Pas de retrait	Possible (sur ordre du procureur)	Pas de retrait
		Durée : 30 jours (en cas de prolongation : 60 jours)	
Restitution volontaire par le procureur du permis retiré	Pas de retrait	Possible à partir du 1^{er} jour de retrait	Pas de retrait
Déchéance du droit de conduire par le juge possible ?.	Pas de déchéance	Oui	Pas de déchéance

Pour le calcul du montant de la transaction, on se base sur le montant minimum de l'amende administrative majoré des décimes additionnels. En cas de récidive, nous avons opté pour le montant supplémentaire actuellement en vigueur pour les transactions en cas de récidive (circulaire du Collège des PG)

3.2. 61 km à l'heure en agglomération

Situation actuelle	Projet de loi	Proposition alternative
--------------------	---------------	-------------------------

Niveau infraction	Grave	Grave du degré le plus bas	Grave du degré le plus bas
Amende pénale minimale	250 € (10.000 Bef)	275 € (11.000 Bef)	100 € (4.000 Bef)
Amende pénale minimale (récidive)	500 € (20.000 Bef)	550 € (22.000 Bef)	200 € (8.000 Bef)
Transaction	138,82 € (5550 Bef)	275 € (11.000 Bef)	90 € (3600 Bef)
Transaction (récidive)	208,23 € (8330 Bef)	352 € (14.080 Bef) - peut-être 550 € (22.000 Bef)*	135 € (5400Bef)
Retrait permis	Peut-être (ordre procureur) Non si constatation par caméra automatique Durée : 15 jours (30 jours si prorogation)	Peut-être (ordre procureur) Non si constatation par caméra automatique Durée : 30 jours (60 jours si prorogation)	Pas de retrait Pas de retrait Pas de retrait
Restitution volontaire du permis retiré par le procureur	Possible à partir du 1er jour du retrait	Possible à partir du 1er jour du retrait	Pas de retrait
Possibilité d'interdiction De conduire par le juge	Oui	Oui	Non

Mode de calcul de l'amende administrative après l'adoption du projet:

- a) Le montant de base de l'amende administrative
- b) En cas de récidive : augmentation de la majoration actuelle pour récidive, comme prévu dans la circulaire du Collège des procureurs généraux
- c) L'augmentation est majorée par application des décimes additionnels majorés.

* Cf. Art.31 projet de loi: en cas de récidive, procureur doit choisir entre amende pénale et amende administrative.

3.3. 71 km / h. en agglomération

	Situation actuelle	Projet de loi	Proposition alternative
Niveau de l'infraction	Infraction grave	Infraction grave 2° degré	Infraction grave 2° degré
Amende pénale minimale	250 € (10.000 BEF)	275 € (11.000 BEF)	200 € (8000 BEF)
Amende pénale minimale-récidive	500 € (20.000 BEF)	550 € (22.000 BEF)	400 € (16.000 BEF)
Transaction	156 € (6240 BEF)	295 € (11.800 BEF)	180 € (7.200 BEF)
Transaction (récidive)	349 € (13.920 BEF)	Au moins 372 € (14.080 BEF) ou éventuellement 550 € (22.000 BEF)*	270 € (10.800 BEF)
Retrait de permis	Éventuellement (ordre du procureur) Pas si constatation par une caméra automatique 15 jours (prorogation 30 jours) Possible dès le 1 ^{er} jour du retrait	Éventuellement (ordre du procureur) Pas si constatation par une caméra automatique 30 jours (prorogation 60 jours) Possible dès le 1 ^{er} jour du retrait	Toujours (sans ordre du procureur) Même si constatation par une caméra automatique 21 jours (prorogation 24 jours) Possible dès le 15 ^e jour du retrait
Restitution volontaire du permis de conduire retiré par le procureur	Possible dès le 1 ^{er} jour du retrait	Possible dès le 1 ^{er} jour du retrait	Possible dès le 15 ^e jour du retrait
Possibilité d'interdiction de conduire par le juge	Oui	Oui	Oui

Méthode de calcul des amendes administratives après l'adoption du projet de loi

- a) base : montant de base pour une infraction grave – art. 31 du projet de loi)
 b) majoration du montant prévu par la circulaire du Collège PG en fonction de l'importance de l'excès de vitesse ;

- c) en cas de récidive au cours de la même année : majoration prévue par la circulaire du Collège PG en cas de récidive
- d) les majorations augmentées des décimes additionnels.

* Cf. art. 31 du projet de loi – en cas de récidive, le procureur doit choisir entre l'amende administrative et l'amende pénale.

3.4. 105 km/h sur les routes secondaires hors agglomération.

	Situation actuelle	Projet de loi	Proposition alternative
Niveau d'infraction	grave	Grave du degré le plus grave	Grave du degré le plus grave
Amende pénale minimale	250 € (10000 Francs)	550 € (22.000 Francs)	300 € (12.000 Francs)
Amende pénale minimale en cas de récidive	500 € (20.000 Francs)	1100 € (44.000 Francs)	600 € (24.000 Francs)
Transaction – amende administrative	190 € (9.600 Francs)	363 € (14.520 Francs)	270 € (10.800 Francs)
Transaction – amende administrative (récidive)	355 € (14.200 Francs)	456 € (18.240 Francs) ou peut-être 1100 € (44.000 Francs)	405 € (16.200 Francs)
Retrait du permis	Peut-être (si ordre du procureur) Non si constatation par caméra automatique Durée : 15 jours	Peut-être (si ordre du procureur) Non si constatation par caméra automatique Durée : 30 jours	Dans tous les cas (sans ordre du procureur) Ook indien geflitst door onbemande camera Durée : 21 jours
Restitution volontaire du permis	Possible à partir du 1^{er}	Possible à partir du 1^{er} jour de	Possible à partir du 15^{ème} jour

retiré par le procureur	jour de retrait	retrait	de retrait
Déchéance du droit de conduire par le juge possible ?.	Oui	Oui	Oui

Mode de calcul de l'amende administrative après l'adoption du projet:

- e) Point de départ : montant de base pour infraction grave – art. 31 du projet de loi)
- f) majoration avec le montant prévu dans la circulaire du Collège des procureurs généraux à mesure que l'excès de vitesse augmente ;
- g) en cas de récidive au cours de la même année : majoration pour récidive, comme prévu dans la circulaire du Collège des procureurs généraux

* Cf. art. 31 du projet de loi – en cas de récidive, le procureur doit choisir entre une amende pénale ou une amende administrative.

3.5. Franchissement d'un feu rouge.

	État actuel de la législation	Projet de loi	Proposition alternative
Niveau de l'infraction	grave	Grave de la 3^e catégorie	Grave de la 3^e catégorie
Minimum amende pénale	250 € (10.000 francs)	550 € (22.000 francs)	300 € (12.000 francs)
Minimum amende pénale récidive	500 € (20.000 francs)	1.100 € (44.000 francs)	600 € (24.000 francs)
Conciliation – amende administrative	138,23 € (francs)	363 € (14.520 francs)	270 € (10.800 francs)
Conciliation ou adm. (récidive)	349,53 € (14.000 francs)	456 € (18.520 francs) ou peut-être 1100 € (44.000 francs)*	405 € (16.200 francs)
Retrait permis de conduire	Peut-être (ordre du procureur)	Peut-être (ordre du procureur)	Toujours (sans ordre du procureur)

	Non si flashé par caméra automatique Durée : 15 jours (30 jours prolongation)	Non si flashé par caméra automatique Durée : 30 jours (60 jours prolongation)	Même si flashé par caméra automatique Durée: 21 jours (42 jours prolongation)
Restitution volontaire par le procureur du permis de conduire retiré	Possible dès 1er jour suivant le retrait	Possible dès le 1er jour suivant le retrait	Possible dès le 15^e jour suivant le retrait
Déchéance du droit de conduire obligatoire	obligatoire	obligatoire	Obligatoire

Mode de calcul d'une amende administrative après l'adoption du projet de loi

- a) point de départ : amende administrative pour infraction grave de la première catégorie ;
- b) amende administrative pour franchissement d'un feu rouge assimilé à un excès de vitesse du degré de gravité le plus élevé
- c) imputation de centimes additionnels plus élevés

Cf. article 31 du projet de loi - article 6 du projet de loi : en cas de récidive le procureur choisit entre une amende administrative ou une amende pénale.

3.1. Rouler à bicyclette sans phares dans l'obscurité

	Situation actuelle	Projet de loi	Proposition alternative
Niveau infraction	Grave	Ordinaire	Grave de premier degré
Amende pénale minimale	250 € (10.000 Bef)	55 € (2.200 Bef)	100 € (4000 Bef)

Amende pénale minimale (récidive dans l'année)	500 € (20.000 Bef)	110 € (4.400 Bef)	200€ (8.000 Bef)
Transaction	140 € (5.600 Bef)	57,75 € 2.300 Bef)	90 € (3600 Bef)
Transaction en cas de récidive dans l'année	210 € (8.400 Bef)	57,75 € 2.300 Bef)	135 € (5400 Bef)
Retrait du permis	Pas de retrait (uniquement pour véhicules à moteur)	Pas de retrait (uniquement pour véhicules à moteur)	Pas de retrait (uniquement pour véhicules à moteur)
Déchéance du droit de conduire ?	Pas de déchéance (uniquement pour véhicules à moteur)	Pas de déchéance (uniquement pour véhicules à moteur)	Pas de déchéance (uniquement pour véhicules à moteur)

Méthode de calcul du montant de la transaction après approbation du projet de loi

Base : montant minimum de l'amende administrative (52,5 ou 2.100 BEF) majoré des décimes additionnels.

BIJLAGE 4

DRAAGWIJDTE VAN DE AMENDEMENTEN VAN DE HEER ANSOMS INZAKE VERKEERSBOETES

1. De algemene verhoging van de boetes met 10 % (art. 35 wetsontwerp) moet weq.

Door de opdecieimenverhoging worden alle boetes (niet alleen de verkeersboetes) door het wetsontwerp automatisch met 10 % verhoogd. Ansoms wil deze verhoging van de opdecieimen schrappen.

2. De minimum- strafrechtelijke boetebedragen (boete uitgesproken door de rechter - art. 6 wetsontwerp) moeten naar beneden.

De minimumbedragen liggen een heel stuk lager :

	Wetsontwerp	Amendement
laagste categorie	10 € = reëel 55€ of 2200 frank	10 € = reëel 50 € of 2000 frank
Zware 1 ^e categorie	50 € = reëel 275 € of 11.000 frank	20 € = reëel 100 € of 4000 frank
Zware 2 ^e categorie	50 € = reëel 275 € of 11.000 frank	40 € = reëel 200 € of 8.000 frank
Zware 3 ^e categorie	100 € = reëel 550 € of 22.000 frank	60 € = reëel 300 € of 12000 frank

3. Het minimumbedrag voor de administratieve boetes en de minnelijke schikkingen m.b.t. de zware overtredingen (art. 31 wetsontwerp) moet naar beneden.

Het *bodembedrag* voor alle zware overtredingen ligt in het wetsontwerp een stuk hoger dan in het voorstel van amendement.

	Wetsontwerp	Amendement
Zware eerste categorie	275 € of 11.000 frank	90 € of 3600 frank
Zware tweede categorie	275 € + ? of 11.000 frank + ?	180 € of 7.200 frank
Zware derde categorie	275 € ++ ? of 11.000 frank ++ ?	270 € of 10.800 frank

Het moet duidelijk zijn dat er bij de zware overtredingen van tweede categorie en bij de zware overtredingen van derde categorie in het wetsontwerp verhogingen zullen bijkomen t.a.v. de zware overtredingen van de eerste categorie. Op die manier komt er tussen deze verschillende categorieën een gradatie tot stand. Deze verhogingen moeten bij koninklijk besluit vastgesteld worden, en zijn voorlopig nog een goed bewaard geheim. Maar door deze verhogingen wordt het verschil tussen de minnelijke schikking (of administratieve boete) in het wetsontwerp en het voorstel van amendement natuurlijk nog groter. Want de gradatie van de administratieve boetes is in het amendement in de wet zelf ingeschreven..

ANNEXE 4

PORTÉE DES AMENDEMENTS DE M. ANSOMS EN MATIÈRE D'AMENDES ROUTIÈRES

1. L'augmentation générale des amendes de 10 % (art. 35 du projet de loi) doit être supprimée.

Du fait de l'augmentation des décimes additionnels, le projet de loi augmente automatiquement toutes les amendes (pas seulement les amendes routières) de 10%. M. Ansoms souhaite supprimer cette augmentation des décimes additionnels.

2. Les amendes pénales minimales (amendes prononcées par le juge – art. 6 du projet de loi) doivent être revues à la baisse.

Les montants minimums sont nettement moins élevés:

	Projet de loi	Amendement
Catég. la + basse	10 € = réel. 55€ ou 2200 francs	10 € = réel. 50 € ou 2000 francs
grave 1re catég.	50 € = réel. 275 € ou 11.000 francs	20 € = réel. 100 € ou 4000 francs
grave 2 ^e catégorie	50 € = réel. 275 € ou 11.000 francs	40 € = réel. 200 € ou 8.000 francs
grave 3 ^e catégorie	100 € = réel 550 € ou 22.000 francs	60 € = réel 300 € ou 12000 francs

3. Le montant minimum des amendes administratives et des transactions relatives à des infractions graves (art. 31 du projet de loi) doit être revu à la baisse.

Le montant minimum prévu pour toutes les infractions graves est beaucoup plus élevé dans le projet de loi que dans l'amendement.

	Projet de loi	Amendement
grave 1re catégorie	275 € ou 11.000 francs	90 € ou 3600 francs
grave 2e catégorie	275 € + ? ou 11.000 francs + ?	180 € ou 7.200 francs
grave 3e catégorie	275 € ++ ? ou 11.000 francs ++ ?	270 € ou 10.800 francs

Il convient de souligner que les montants prévus dans le cas des infractions graves des deuxième et troisième catégories subiront des augmentations par rapport aux infractions graves de la première catégorie, de sorte qu'il y aura une gradation entre ces trois catégories. Ces augmentations, qui doivent être fixées par arrêté royal, sont encore pour le moment un secret bien gardé. Ces augmentations accentueront toutefois encore la différence entre le projet de loi et l'amendement en ce qui concerne la transaction (ou amende administrative), étant donné que l'amendement prévoit d'inscrire dans la loi même la gradation des amendes administratives.

BIJLAGE 5**STANDPUNT VAN DE VZW VERENIGING VAN
VLAAMSE STEDEN EN GEMEENTEN**

VZW VERENIGING VAN VLAAMSE STEDEN EN
GEMEENTEN

Rue d'Arlon 53/4
1040 Bruxelles Tél.: 02/233 20 02
Fax: 02/233 31 52
E-mail: info@vvsq.be
Web: www.vvsq.be

Aux membres de la Commission de l'Infrastructure,
des Communications et des Entreprises privées

Objet: Projet de loi portant diverses dispositions
en matière de sécurité routière (DOC 50 1915/001)

Geacht Commissielid,

Momenteel wordt in de Commissie Verkeer het wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (nr. 1915/1) besproken. Het wetsontwerp creëert een boetefonds dat de politiezones in staat moet stellen te genieten van een financiële steun voor de acties die ze ondernemen op het vlak van verkeersveiligheid. Er wordt een systeem van convenanten gecreëerd tussen de federale overheid en de politiezones. Het wetsontwerp machtigt de minister van Binnenlandse Zaken tot het nemen van bindende richtlijnen t.o.v. de lokale politiediensten betreffende de verkeersveiligheid.

In het verleden hadden de gemeenten op basis van artikel 226bis NGW recht op 7,5% van de ontvangsten uit boetes en strafrechtelijke veroordelingen evenals uit de geldsommen bedoeld in art. 216 SW en in art. 65 van de wet betreffende de politie van het wegverkeer indien ze aan een aantal toekenningsvoorwaarden voldeden (o.a. volwaardige politiezorg verstrekken). Deze kredieten werden aangewend voor de ondersteuning van de werking van het politiekorps. Ter vergelijking: in 1995 werd 161.000.000 BEF toegekend aan de gemeenten.

Om de zones te responsabiliseren om de verkeersveiligheid te verbeteren, moet een substantieel deel van de opbrengsten naar de zones terugvloeien. Het huidige

ANNEXE 5**POINT DE VUE DE L'ASBL « VERENIGING VAN
VLAAMSE STEDEN EN GEMEENTEN »**

VZW VERENIGING VAN VLAAMSE STEDEN EN
GEMEENTEN

Rue d'Arlon 53/4
1040 Bruxelles Tél.: 02/233 20 02
Fax: 02/233 31 52
E-mail: info@vvsq.be
Web: www.vvsq.be

Aux membres de la Commission de l'Infrastructure,
des Communications et des Entreprises privées

Objet: Projet de loi portant diverses dispositions
en matière de sécurité routière (DOC 50 1915/001)

Bruxelles, le 22 octobre 2002

Cher Membre de la Commission,

La Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques examine actuellement le projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité sociale (DOC 50 1915/001). Ce projet de loi crée un fonds des amendes destiné à permettre aux zones de police de bénéficier d'une aide financière pour les actions qu'elles entreprennent en matière de sécurité routière. À cet effet, un système de conventions est créé entre l'autorité fédérale et les zones de police. Le projet de loi habilite par ailleurs le ministre de l'Intérieur à prendre des directives contraignantes à l'égard des polices locales sur des questions de sécurité routière.

Par le passé, les communes avaient droit, en vertu de l'article 226bis de la nouvelle loi communale, à 7,5% des recettes provenant d'amendes de condamnations pénales, ainsi que des sommes d'argent visées par l'article 216 du Code d'instruction criminelle et par l'article 65 de la loi relative à la police de la circulation routière, si elles répondaient à une série de conditions d'octroi (notamment, assurer un service de police à part entière). Ces crédits étaient affectés au soutien du fonctionnement du corps de police. À titre de comparaison: en 1995, 161 000 000 BEF ont été attribués aux communes.

Si l'on souhaite inciter les zones à améliorer la sécurité, il faut leur rétrocéder une part substantielle des recettes. Le mécanisme actuellement prévu par le projet

mechanisme in het wetsontwerp verkeersveiligheid, namelijk de meerinkomsten van de boetes in vergelijking met de inkomsten van 2002, biedt deze garantie niet of onvoldoende. De Premier gaat ervan uit dat de politiezones meer middelen kunnen genereren indien zij in vergelijking met het jaar 2002 meer PV's opstellen. Nochtans gaat men zo voorbij aan het aanzienlijke aantal PV's dat de lokale politie nu reeds opmaakt. Bovendien is er geen garantie dat de feiten ook vervolgd worden en dat er een financiële afhandeling komt.

Ten tweede betreft onze vraag mede ook het zoeken naar structurele middelen om de hoge meerkost van de politiehervorming te compenseren. We verwezen reeds naar het vroegere artikel 226bis NGW. We denken dan vooral aan de betaling van de werkmiddelen waarvoor er veel te weinig middelen in de federale dotatie werden voorzien. In het akkoord van 11 juni met de Premier was het de bedoeling via het verkeersboetefonds extra middelen naar de zones te laten gaan als compensatie voor het extra toezicht op gewestwegen buiten de agglomeratie, dat sinds de politiehervorming aan de lokale politie is toevertrouwd.

Diverse volksvertegenwoordigers hebben in het recente verleden voorstellen gedaan voor de aanwending van de middelen van het verkeersboetefonds ter ondersteuning van de werking van de lokale politiekorpsen. Zo is er een wetsvoorstel van de heer Van Aperen van 13 mei 2002 waarbij 50% van de opbrengsten als gevolg van de PV's opgesteld door de lokale politie naar de bij de vastgestelde overtredingen betrokken zones zou terugkeren. De indiener wijst terecht dat deze middelen noodzakelijk zijn om aan alle lokale verkeersopdrachten, noodzakelijkheden en verplichtingen te kunnen voldoen, rekening houdende met het verdwijnen van het veiligheidsfonds en het boetefonds.

Met betrekking tot de bedragen van de opbrengsten hadden we graag nog volgende opmerkingen gemaakt. Ter vergelijking (zie tabel): in de Wet houdende de Rijksmiddelenbegroting voor begrotingsjaar 2002 (*B.S. 29.12.2001*) worden de totale ontvangsten van de boetes (deze bedragen omvatten ook andere dan verkeersboetes, maar de verkeersboetes zorgen voor de meeste inkomsten) in 2002 geraamd op 186.218.669 euro (= 7,51 miljard BEF). Het is duidelijk dat dit bedrag elk jaar fluctueert, meer zelfs het daalt sinds jaar na jaar sinds 1998. Vanaf 2001 zou er een substantiële stijging zijn, doch moeten we erop wijzen dat het geen vaststaande gegevens zijn aangezien er op heden enkel ramingen beschikbaar zijn. Ondanks het feit dat in 1999 de verkeersboetes werden opgetrokken van 750 BEF

de loi, à savoir l'attribution de l'excédent des recettes provenant des amendes par rapport aux recettes de 2002, n'offre pas ou pas suffisamment cette garantie. Le premier ministre considère que les zones de police pourront générer davantage de moyens si elles dressent plus de PV qu'en 2002. Ce raisonnement ne tient cependant pas compte du nombre considérable de PV que dresse déjà à l'heure actuelle la police locale. En outre, il n'est nullement garanti que les faits feront également l'objet de poursuites et seront suivis d'un règlement financier.

Notre deuxième préoccupation concerne également la recherche de moyens structurels pour compenser le surcoût élevé de la réforme des polices. Nous avons déjà fait référence à l'ancien article 226bis de la nouvelle loi communale. Nous pensons surtout au financement des moyens de fonctionnement pour lesquels la dotation fédérale est largement insuffisante. Aux termes de l'accord atteint le 11 juin avec le premier ministre, des moyens supplémentaires devaient être alloués aux zones, via le fonds des amendes routières, pour financer la surveillance supplémentaire sur les routes régionales en dehors des agglomérations, laquelle est confiée à la police locale depuis la réforme des polices.

Divers parlementaires ont récemment déposé des propositions visant à utiliser les moyens du fonds des amendes routières pour soutenir le fonctionnement des corps de police locale. Une proposition de loi déposée par M. Van Aperen le 13 mai 2002 prévoit par exemple de reverser 50 % des recettes provenant des procès-verbaux dressés par la police locale, aux zones de police concernées par les infractions constatées. L'auteur de la proposition souligne à juste titre que ces moyens sont nécessaires pour satisfaire à toutes ces missions, compte tenu de la suppression du fonds de sécurité et du fonds des amendes.

Nous aimerions encore formuler les remarques suivantes à propos des montants des recettes. À titre de comparaison (voir tableau): dans la loi contenant le budget des Voies et Moyens de l'année budgétaire 2002 (*M.B. du 29.12.2001*), les recettes totales provenant des amendes (ces montants comprennent également d'autres amendes que les amendes routières, mais celles-ci représentent la majeure partie de ces recettes) en 2002 sont estimées à 186.218.669 euros (= 7,51 milliards de francs belges). Il va de soi que ce montant fluctue chaque année et il est même en baisse d'année en année depuis 1998. À partir de 2001, on devrait enregistrer une augmentation substantielle, mais nous devons néanmoins faire remarquer qu'il ne s'agit pas de données définitives, étant donné que l'on ne dispose que

naar 1000 BEF alsook een andere reeks verhogingen van onmiddellijke inningen (vb. rijden onder invloed) kunnen we vaststellen dat dit niet heeft geleid tot substantiële meeropbrengsten ten opzichte van 1998.

Het is zelfs mogelijk dat de ontvangsten in 2003 lager zullen zijn dan deze in 2002, waardoor er van meeropbrengsten voor de politiezones geen sprake zal zijn. Bovendien zorgt dit mechanisme er niet voor dat de politiezones gestimuleerd en geresponsabiliseerd worden om de verkeersveiligheid te verhogen. Daarom lijkt het aangewezen om de politiezones eerst te voorzien van de nodige financiële stimuli waardoor de politiezones in staat zullen zijn om hun inspanningen op het vlak van verkeersveiligheid te verhogen. Daarom vragen wij bijkomende garanties dat dit bedrag niet onder een bepaalde grens daalt zodat het altijd een vergoeding is voor de structurele kost van de zones voor de verkeershandhaving. Mede daardoor lijkt het aangewezen om terug een vast percentage van het verkeersboetefonds voor te behouden voor de politiezones zodat er steeds sprake kan zijn van substantiële inkomsten in plaats van mogelijke fictieve meeropbrengsten.

We hopen dat U deze bedenkingen mede in overweging zal nemen bij de behandeling van het wetsontwerp.

d'estimations à ce jour. Malgré le fait que les amendes routières sont passées de 750 à 1000 francs belges en 1999 et en dépit d'une autre série d'augmentations des perceptions immédiates (par exemple pour conduite sous influence), nous devons constater que cette évolution n'a pas généré de recettes supplémentaires importantes par rapport à 1998.

Il est même possible que les recettes perçues en 2003 soient inférieures à celles de 2002, de sorte que les zones de police ne bénéficieront pas de rentrées supplémentaires. Ce mécanisme n'est en outre pas de nature à inciter les zones de police à accroître la sécurité routière ni à les responsabiliser à cet égard. Aussi paraît-il s'indiquer d'accorder d'abord aux zones de police les incitants financiers nécessaires, de sorte qu'elles soient en mesure d'accroître leurs efforts en matière de sécurité routière. Aussi demandons-nous des garanties supplémentaires que ce montant ne descendra pas sous un certain niveau, de manière à ce qu'il constitue toujours une compensation pour les coûts structurels qu'entraîne, pour les zones de police, le contrôle du respect du code de la route. C'est notamment la raison pour laquelle il paraît s'indiquer de réserver à nouveau aux zones de police un pourcentage fixe du fonds des amendes routières, de manière à ce qu'elles puissent toujours bénéficier de rentrées substantielles, au lieu de recettes supplémentaires fictives éventuelles.

Nous espérons que vous tiendrez compte de ces observations lors de l'examen du projet de loi.