

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 février 2004

PROPOSITION DE LOI

modifiant les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue d'instaurer un régime d'incapacité mentale à conduire un véhicule et d'adapter la sanction en cas de délit de fuite

(déposée par M. Jos Ansoms et
Mme Inge Vervotte)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 februari 2004

WETSVOORSTEL

houdende wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer met het oog op de invoering van een regeling voor de geestelijke ongeschiktheid tot het besturen van een voertuig en een aanpassing van de bestraffing van het vluchtmisdrijf

(ingediend door de heer Jos Ansoms en
mevrouw Inge Vervotte)

RÉSUMÉ

Les auteurs souhaitent s'attaquer au problème du nombre croissant de délits de fuite consécutifs à des accidents de roulage. Les cas de récidivisme grave devraient, en outre, être réprimés différemment.

Ils souhaitent tout d'abord instaurer une gradation dans la répression du délit de fuite dès lors qu'il existe une grande différence entre un auteur qui, pris de panique, fuit les lieux de l'accident, et se présente spontanément à la police quelques heures plus tard et un auteur qui, par exemple, réduit sa voiture à l'état de ferraille afin de faire disparaître toute trace.

D'autre part, ils souhaitent que la peine ait non seulement un effet répressif, mais aussi une incidence sur le comportement de l'auteur. C'est pourquoi ils proposent que le juge impose une thérapie de rééducation à la conduite s'il estime que l'auteur n'est mentalement pas apte à conduire un véhicule. La déchéance du droit de conduire perdure jusqu'à ce que le thérapeute traitant délivre un document attestant que l'auteur peut être considéré comme apte à conduire à nouveau un véhicule.

SAMENVATTING

De indieners willen iets doen aan het stijgend aantal vluchtmisdrijven naar aanleiding van verkeersongevallen. Ook het ernstige recidivisme vraagt om een nieuwe aanpak.

Vooreerst willen zij bij de bestraffing van het vluchtmisdrijf een gradatie invoeren omdat er een groot verschil bestaat tussen een dader die in een paniecreactie van het ongeval weglucht en zich enkele uren later spontaan gaat aangeven bij de politie en een dader die bijvoorbeeld zijn voertuig tot schroot laat verwerken om alle sporen uit te wissen.

Anderzijds willen zij dat de straf niet enkel repressief werkt maar ook een invloed heeft op het gedrag van de dader. Daarom stellen zij voor dat de rechter een verkeerstherapie oplegt indien hij oordeelt dat de dader geestelijk niet geschikt is om een voertuig te besturen. Het verval van het recht tot sturen duurt dan tot de behandelende therapeut een attest geeft dat de dader geschikt kan worden geacht om terug een voertuig te besturen.

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>
<i>DOC 51 0000/000 :</i> Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	<i>DOC 51 0000/000 :</i> Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
<i>QRVA :</i> Questions et Réponses écrites	<i>QRVA :</i> Schriftelijke Vragen en Antwoorden
<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> 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> Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)	<i>CRIV :</i> Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)
<i>CRABV :</i> Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)	<i>CRABV :</i> Beknopt Verslag (op blauw papier)
<i>PLEN :</i> Séance plénière (couverture blanche)	<i>PLEN :</i> Plenum (witte kaft)
<i>COM :</i> Réunion de commission (couverture beige)	<i>COM :</i> Commissievergadering (beige kaft)

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La circulation est un phénomène complexe, y compris pour celui qui y prend part. C'est évidemment encore plus vrai pour l'utilisateur de la route motorisée, étant donné que celui-ci introduit dans la circulation un objet qui constitue un risque objectif (c'est-à-dire indépendamment du comportement de l'utilisateur) et qui suppose bien plus de qualités humaines, telles que l'aptitude à conduire, une conduite appropriée et un état d'esprit adéquat, que chez l'utilisateur faible.

Ces derniers temps, on signale de plus en plus de cas de délits de fuite lors d'accidents de la circulation, ce qui pourrait indiquer qu'ils sont en augmentation. Cette augmentation nous semble probable, étant donné que d'autres pays européens connaissent le même phénomène. Il paraît qu'aux Pays-Bas le nombre de délits de fuite aurait plus que doublé en l'espace de dix ans, tandis que le nombre d'accidents avec lésions corporelles y est en baisse. Cette évolution peut être attribuée à de nombreux facteurs, tels qu'une réaction de peur, la consommation d'alcool, une répression routière plus stricte, l'absence d'assurance, la conduite sans permis, etc. Les pouvoirs publics, les services de police, la justice, mais également la psychothérapie doivent, à cet égard, apporter une aide.

Bien sûr, le Code de la route a toujours été très sévère en la matière, et il a encore été durci par la loi du 22 février 2003. On peut toutefois se demander si ces nouvelles règles sont adéquates. Soulignons d'emblée clairement que nous condamnons le délit de fuite et estimons qu'il doit être sanctionné sévèrement. Il n'en demeure pas moins qu'une modification s'impose.

Tout d'abord, nous souhaiterions instaurer une gradation dans la répression du délit de fuite. Un délit de fuite n'est pas l'autre. Il existe une grande différence entre un auteur qui, pris de panique, fuit les lieux de l'accident mais qui se présente spontanément à la police quelques heures plus tard, et un auteur qui, par exemple, réduit sa voiture à l'état de ferraille pour faire disparaître toute trace.

Ensuite, la sanction actuelle est purement répressive. Il va de soi que le délit de fuite peut s'avérer particulièrement traumatisant pour la victime et sa famille. C'est donc un délit socialement inacceptable et il convient de sévir mais, par ailleurs, la sanction doit

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De verkeersdeelnemer is een complex gegeven, ook bij de verkeersdeelnemer. En uiteraard geldt dat nog meer voor de gemotoriseerde verkeersdeelnemer omdat deze, objectief gezien (d.w.z. los van het gedrag) een risico-voorwerp in het verkeer brengt dat nog veel meer menselijke kwaliteiten zoals rijvaardigheid, aangepast rijgedrag en de juiste mentale ingesteldheid veronderstelt dan bij de zachte weggebruiker.

De laatste tijd vernemen we meer en meer over vluchtmisdrijven bij ongevallen. Dat zou kunnen wijzen op een toename ervan. Dat lijkt ons ook waarschijnlijk omdat deze toename een verschijnsel is dat zich ook in andere Europese landen voordoet. Naar verluidt zou het aantal vluchtmisdrijven in Nederland op tien jaar tijd meer dan verdubbeld zijn, terwijl het aantal letselongevallen er afneemt. Over de oorzaken zijn vele elementen aan te brengen, zoals bv. angstreactie, alcoholgebruik, strengere verkeershandhaving, niet-verzekering, rijden zonder rijbewijs etc. De overheid, de politiediensten, het gerecht, maar ook de psychologische therapie moeten hierbij een helpende hand bieden.

Uiteraard heeft de verkeerswet sinds jaar en dag hiervoor een strenge regeling uitgewerkt. En zij is nog veel strenger geworden in de nieuwe verkeerswet van 22 februari 2003. De vraag stelt zich echter of de nieuwe regeling wel adequaat is. Laat ons van meet af aan stellen dat de indieners van dit wetsvoorstel het vluchtmisdrijf verwerpelijk vinden en dat er ook streng moet gesanctioneerd worden. Maar toch dringt een wijziging zich op.

Op de eerste plaats zouden wij bij de bestraffing van het vluchtmisdrijf een gradatie willen inbrengen. Vluchtmisdrijf en vluchtmisdrijf is twee. Er is een groot verschil tussen een dader die in een paniecreactie van het ongeval wegvlucht en zich enkele uren later spontaan gaat melden bij de politie en een dader die bijvoorbeeld zijn voertuig tot schroot laat verwerken om alle sporen uit te wissen.

Op de tweede plaats is de huidige bestraffing louter repressief. Uiteraard kan het vluchtmisdrijf bijzonder traumatiserend zijn voor het slachtoffer en zijn familie. En dus is het maatschappelijk onaanvaardbaar en moet er ook sanctionerend opgetreden worden, maar ander-

également faire changer autant que possible l'attitude de l'auteur. Il faut s'efforcer d'établir un équilibre entre le sentiment de justice (pour la société en général et pour la victime et sa famille en particulier), d'une part, et une modification effective du comportement de l'auteur, d'autre part. La prévention d'infractions routières plus lourdes, du délit de fuite et de la récidive jouent également un rôle majeur en la matière. La société, les victimes et leur famille ont d'ailleurs tout intérêt à ce que l'auteur soit connu autant que possible et à ce qu'il améliore en définitive son attitude et son comportement. La présente proposition de loi vise à contribuer à cette démarche.

C'est pourquoi nous instaurons tout d'abord une gradation en matière de délit de fuite. Nous souhaitons un allègement de la sanction pour l'auteur qui se présente spontanément à la police dans les vingt-quatre heures qui suivent l'accident. Non seulement une telle disposition est plus juste, mais nous espérons également qu'elle incitera davantage d'auteurs – surtout ceux qui, pris de panique, fuient les lieux de l'accident – à se présenter à la police. Nous proposons cependant en même temps un alourdissement de la sanction si l'auteur vient à récidiver dans les cinq ans.

Ensuite, nous proposons un système permettant au juge d'obliger l'auteur à suivre une thérapie de rééducation à la conduite agréée par le Roi s'il estime, sur la base d'une expertise, que l'auteur n'est pas mentalement apte à conduire un véhicule. Dans ce cas, la déchéance du droit de conduire est maintenue jusqu'à ce que le thérapeute traitant délivre une attestation certifiant que l'auteur peut être considéré comme à nouveau apte à conduire un véhicule.

Il y a toutefois encore d'autres raisons d'instaurer la notion d'«incapacité mentale» dans la loi, laquelle prévoit déjà d'ailleurs l'incapacité physique. D'autres états mentaux, tels que ceux générés par l'abus d'alcool et de drogues, l'abus de médicaments stupéfiants, l'agressivité au volant ou une tendance marquée à l'agressivité, l'organisation ou la participation à des courses de rue illégales, un comportement trahissant une perte du sens de la norme et le délit de fuite, ainsi que les dépressions sévères (phénomène de plus en plus fréquent dans notre culture), les périodes psychotiques, une grande indifférence à l'égard du sort d'autrui, etc., peuvent également parfaitement justifier l'introduction, dans la loi relative à la police de la circulation routière, de la notion d'«incapacité mentale» (temporaire ou définitive), et d'un traitement ad hoc mûrement réfléchi sous forme d'une thérapie de rééducation à la conduite. Celle-ci implique davantage que la pose d'un diagnostic et les «formations complémentaires», que pré-

zijds moet de sanctie ook zoveel mogelijk de houding van de dader wijzigen. Er moet gestreefd worden naar een evenwicht tussen het rechtsgevoel (in de samenleving in het algemeen en bij het slachtoffer en zijn familie in het bijzonder) enerzijds en naar effectieve gedragswijziging bij de dader anderzijds. Hierbij speelt preventie van zwaardere verkeersdelicten, vluchtmisdrijf en recidive ook een zeer belangrijke rol. Trouwens, de samenleving, de slachtoffers en hun familie hebben er alle belang bij dat de dader zoveel mogelijk bekend raakt en dat hij tenslotte ook zijn houding en gedrag wijzigt in de gunstige zin van het woord. Daartoe wil dit wetsvoorstel bijdragen.

Daarom voeren wij betreffende het vluchtmisdrijf op de eerste plaats een gradatie in. Wij willen een lichtere sanctionering voor de dader die zich binnen de vierentwintig uur na het ongeval zelf meldt bij de politie. Dat is niet alleen meer rechtvaardig maar wij hopen daarmee ook meer daders – vooral zij die in paniek van het ongeval wegvluchtten – aan te sporen om zich bij de politie te melden. Maar we stellen tegelijkertijd een zwaardere sanctionering voor indien de dader binnen vijf jaar recidiveert.

Op de tweede plaats stellen wij een regeling voor waarbij de rechter de dader verwijst naar een door de Koning erkende verkeerstherapie, indien hij op basis van een deskundig advies oordeelt dat de dader geestelijk niet geschikt is om een voertuig te besturen. Het verval van het recht tot sturen duurt dan tot de behandelende therapeut een attest geeft dat de dader geschikt kan worden geacht om terug een voertuig te besturen.

Er zijn echter meer motieven voor het invoeren van een «geestelijke ongeschiktheid» in de wet, waarin overigens de lichamelijke ongeschiktheid reeds is geregeld. Ook andere mentale toestanden als alcohol- en drugmisbruik, misbruik van verdovende medicatie, verkeersagressie of een verregaande agressieve ingesteldheid, de organisatie of deelname aan illegale straatraces, normvervagend gedrag en vluchtmisdrijf. Ook zware depressies – een steeds meer voorkomend fenomeen in onze cultuur - psychotische periodes, een grote onverschilligheid voor het lot van anderen enz. kunnen zeer ernstige motieven zijn om het begrip «geestelijke ongeschiktheid» (tijdelijk of definitief) in de verkeerswet in te voeren, alsmede een doordachte aanpak ervan in de vorm van een verkeerstherapie. Deze gaat verder dan de diagnostische aangelegenheid en de «bijkomende opleidingen», zoals reeds bepaald in artikel 38 van de Verkeerswet. De verkeerstherapie is trouwens ondertussen reeds een

voit déjà l'article 38 de la loi relative à la police de la circulation routière. La thérapie de rééducation à la conduite est d'ailleurs une option reconnue et couronnée de succès dans des pays comme l'Allemagne, la France et le Luxembourg et permet de réduire sensiblement les cas de récidive. Dans les cinq ans qui suivent la thérapie, environ 6,4 % des conducteurs reprennent un comportement à risque dans la circulation routière. Mais, sans thérapie, les récidives oscillent entre 30 et 50 %.

Dans la pratique, les examens médicaux et psychologiques sont actuellement effectués par les services de placement des différentes régions sur la base de l'article 73 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. Nous proposons de ne confier que le *screening* à ces institutions et de confier le traitement psychologique et médical à des centres de rééducation à la conduite. Les services de placement ne sont en effet pas équipés pour effectuer une véritable rééducation.

En procédant de cette manière, les deux missions seraient clairement dissociées: la thérapie de rééducation à la conduite est dispensée par des spécialistes, tandis que d'autres services, qui ne disposent pas de l'équipement nécessaire à de telles thérapies (par exemple, les services de placement) procéderaient au *screening* de la capacité mentale des personnes concernées à évoluer dans la circulation sans représenter un danger important sur la voie publique.

Complémentairement à cette mesure, il serait judicieux de permettre au juge de maintenir la déchéance aussi longtemps que la preuve de la réussite du traitement n'est pas fournie par des thérapeutes spécialisés en rééducation à la conduite. En effet, dans l'état actuel des choses, un juge de police ne peut prononcer qu'une déchéance provisoire de durée déterminée pour les incapacités temporaires (voir Cass. 23 mai 1979, Pas. 1979, I, 250).

Notre proposition de loi est d'une telle souplesse que la déchéance est maintenue jusqu'à ce que la preuve du succès de la thérapie ait été apportée. On ignore en général quand une thérapie de rééducation à la conduite prendra fin. La présente proposition permet au juge de prononcer une déchéance de durée indéterminée.

Enfin, il importe que la loi permette au Roi de définir les règles relatives aux informations judiciaires et médico-psychologiques qui peuvent ou doivent être

succesvolle en erkende aangelegenheid in landen als Duitsland, Frankrijk en Luxemburg en kan in sterke mate recidive voorkomen. Binnen vijf jaar na de therapie hervalt ongeveer 6,4 % van de bestuurders in risicovol verkeersgedrag. Maar zonder therapie ligt het recidivisme tussen de 30 en de 50 %.

De taak van de medisch-psychologische onderzoeken wordt momenteel in de praktijk op basis van artikel 73 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs reeds vervuld door de diensten voor arbeidsbemiddeling in de verschillende gewesten. Wij stellen voor om aan deze instellingen alleen de screening toe te vertrouwen, terwijl gespecialiseerde centra voor verkeerstherapie de medisch-psychologische behandeling voor hun rekening zouden nemen. Deze diensten voor arbeidsbemiddeling zijn immers niet uitgerust voor een daadwerkelijke verkeerstherapie.

Op deze wijze zouden de twee taken uit elkaar worden getrokken: de verkeerstherapie wordt verstrekt door specialisten, terwijl andere diensten die onvoldoende toegerust zijn voor zulke therapie (bijvoorbeeld de diensten voor arbeidsbemiddeling) de betrokkenen zouden screenen op hun geestelijke geschiktheid om zich in het verkeer te begeven zonder een groot gevaar te betekenen op de openbare weg.

Hierbij is het ook een zinvolle aanvulling om de rechter de mogelijkheid te geven om het verval zolang te laten duren tot het bewijs is geleverd van een succesvolle behandeling door gespecialiseerde verkeerstherapeuten. Immers, bij de huidige stand van zaken kan een politierechter voor een tijdelijke ongeschiktheid alleen maar een voorlopig verval van welbepaalde duur uitspreken (zie Cass. 23 mei 1979, Pas. 1979, I, 250).

Ons voorstel is zo soepel dat het verval zolang duurt tot het bewijs wordt geleverd van een succesvolle verkeerstherapie. Het einde van een verkeerstherapie is meestal niet bij voorbaat duidelijk. Op basis van dit voorstel kan de rechter een verval uitspreken van onbepaalde duur.

Tenslotte is het ook belangrijk dat de wet aan de Koning toestaat om een regeling te treffen in verband met de gerechtelijke en medisch-psychologische in-

mises à la disposition de l'instance qui procède au *screening* et du thérapeute spécialisé en rééducation à la conduite. Il nous paraît nécessaire de fournir de telles données confidentielles pour assurer le succès de la thérapie.

formatie die ter beschikking gesteld mag of moet worden aan de instantie die de screening doet en aan de verkeerstherapeut. Het lijkt ons noodzakelijk dat zulke vertrouwelijke gegevens worden verstrekt om van de verkeerstherapie een succes te kunnen maken.

Jos ANSOMS (CD&V)
Inge VERVOTTE (CD&V)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 33, § 2, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, modifié par la loi du 7 février 2003, est remplacé par la disposition suivante :

«§ 2. Si l'accident a entraîné pour autrui des coups, des blessures ou la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de quinze jours à deux ans et d'une amende de 300 euros à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de six mois au moins et cinq ans au plus.

Toutefois, s'il s'est présenté à la police dans les vingt-quatre heures suivant l'accident, l'auteur est puni d'une amende de 200 euros à 2 000 euros et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de huit jours au moins et trois ans au plus.

En cas de récidive du délit de fuite dans les cinq ans, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 500 euros à 8 000 euros ou d'une de ces peines seulement et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de deux ans au moins et huit ans au plus ou à titre définitif.

Si, à la suite d'un examen psychologique, le juge estime que l'auteur est mentalement inapte à conduire un véhicule, il le contraint à suivre une thérapie de rééducation à la conduite selon les règles prévues à l'article 42.».

Art. 3

L'article 42 des mêmes lois coordonnées, modifié par la loi du 18 juillet 1990, est remplacé par la disposition suivante :

«Art. 42. — La déchéance du droit de conduire doit être prononcée si, à l'occasion d'une condamnation pour infraction à la police de la circulation routière ou pour

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 33, § 2, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer, gewijzigd bij de wet van 7 februari 2003, wordt vervangen als volgt:

«§ 2. Heeft een ongeval voor een ander slagen, verwondingen of de dood tot gevolg gehad, dan wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot twee jaar en met geldboete van 300 euro tot 5000 euro of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden en ten hoogste vijf jaar.

Indien evenwel de dader zich binnen de vierentwintig uur na het ongeval heeft gemeld bij de politie, wordt de dader gestraft met geldboete van 200 euro tot 2000 euro en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste drie jaar.

Ingeval van herhaling van het vluchtmisdrijf binnen vijf jaar wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en met geldboete van 500 euro tot 8000 euro of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van tenminste twee jaren tot acht jaar of voorgoed.

Indien de rechter na een psychologisch onderzoek de dader geestelijk ongeschikt acht tot het besturen van een voertuig verplicht hij hem tot het volgen van een verkeerstherapie volgens de regels bepaald in artikel 42.».

Art. 3

Artikel 42 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990, wordt vervangen als volgt:

«Art. 42. — Verval van het recht tot sturen moet uitgesproken worden wanneer, naar aanleiding van een veroordeling wegens overtreding van de politie over

accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur, le coupable est reconnu physiquement ou mentalement incapable de conduire un véhicule à moteur.

En cas d'incapacité physique, la déchéance est prononcée, soit à titre définitif, soit pour un terme équivalent à la durée probable de l'incapacité, selon que celle-ci sera démontrée devoir être permanente ou paraître provisoire.

En cas d'incapacité mentale, le juge oblige l'auteur à suivre une thérapie de rééducation à la conduite auprès d'un organisme ou d'un expert agréé à cet effet par le Roi. La déchéance du droit de conduire est prononcée pour une durée indéterminée qui prendra fin lorsque l'organisme ou l'expert traitant aura délivré un document attestant que la thérapie de rééducation à la conduite a été suivie avec succès.

Le Roi fixe les modalités relatives aux informations judiciaires et médico-psychologiques mises à la disposition de l'organisme ou de l'expert agréé.».

Art. 4

À l'article 43 des mêmes lois coordonnées, les mots «ou mentale» sont insérés entre le mot «physique» et les mots «du conducteur».

Art. 5

À l'article 47 des mêmes lois coordonnées, remplacé par la loi du 9 juillet 1976, les mots «à titre de sanction ou pour cause d'incapacité physique,» sont insérés entre les mots «du droit de conduire» et les mots «après le 25 mai 1965».

Art. 6

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

15 janvier 2004

het wegverkeer of wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader, de schuldige lichamelijk of geestelijk ongeschikt wordt bevonden tot het besturen van een motorvoertuig.

In geval van lichamelijke ongeschiktheid wordt het verval uitgesproken, hetzij voorgoed, hetzij voor een termijn gelijk aan de waarschijnlijke duur van de ongeschiktheid al naargelang deze blijvend of voorlopig blijkt te zijn.

In geval van geestelijke ongeschiktheid wordt de dader door de rechter verplicht tot het volgen van een verkeerstherapie bij een door de Koning daartoe erkende instelling of deskundige. Het verval van het recht tot sturen wordt voor een onbepaalde periode uitgesproken die beëindigd wordt wanneer de behandelende instelling of deskundige een attest geeft van een geslaagde verkeerstherapie.

De Koning bepaalt de nadere regels betreffende de gerechtelijke en medisch-psychologische informatie die aan de erkende instelling of deskundige ter beschikking wordt gesteld.».

Art. 4

In artikel 43 van dezelfde wet worden de woorden «of geestelijke» ingevoegd tussen het woord «lichamelijke» en het woord «ongeschiktheid».

Art. 5

In artikel 47 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 9 juli 1976, worden de woorden «als straf of wegens lichamelijke ongeschiktheid» ingevoegd tussen de woorden «het recht tot sturen» en de woorden «heeft opgelopen».

Art. 6

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

15 januari 2004

Jos ANSOMS (CD&V)
Inge VERVOTTE (CD&V)

ANNEXE

BIJLAGE

TEXTE DE BASE

16 mars 1968

Loi coordonnée relative à la police de la circulation routière

Art. 33

§ 1^{er}. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 euros à 2000 euros, ou d'une de ces peines seulement:

1° tout conducteur de véhicule ou d'animal qui, sachant que ce véhicule ou cet animal vient de causer ou occasionner un accident dans un lieu public;

2° quiconque sachant que lui-même vient de causer ou occasionner un accident de roulage dans un lieu public, prend la fuite pour échapper aux constatations utiles, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute.

§ 2. Si l'accident a entraîné pour autrui des coups, des blessures ou la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de quinze jours à deux ans et d'une amende de 400 euros à 5000 euros ou d'une de ces peines seulement et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de trois mois au moins et cinq ans au plus ou à titre définitif.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ À LA PROPOSITION

16 mars 1968

Loi coordonnée relative à la police de la circulation routière

Art. 33

§ 1^{er}. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 euros à 2000 euros, ou d'une de ces peines seulement:

1° tout conducteur de véhicule ou d'animal qui, sachant que ce véhicule ou cet animal vient de causer ou occasionner un accident dans un lieu public;

2° quiconque sachant que lui-même vient de causer ou occasionner un accident de roulage dans un lieu public, prend la fuite pour échapper aux constatations utiles, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute.

§ 2. Si l'accident a entraîné pour autrui des coups, des blessures ou la mort, le coupable est puni d'un emprisonnement de quinze jours à deux ans et d'une amende de 300 euros à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de six mois au moins et cinq ans au plus.

Toutefois, s'il s'est présenté à la police dans les vingt-quatre heures suivant l'accident, l'auteur est puni d'une amende de 200 euros à 2 000 euros et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de huit jours au moins et trois ans au plus.

En cas de récidive du délit de fuite dans les cinq ans, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 500 euros à 8 000 euros ou d'une de ces peines seulement et d'une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur d'une durée de deux ans au moins et huit ans au plus ou à titre définitif.

Si, à la suite d'un examen psychologique, le juge estime que l'auteur est mentalement inapte à conduire un véhicule, il le contraint à suivre une thérapie de rééducation à la conduite selon les règles prévues à l'article 42¹.

¹ Art. 2: remplacement

BASISTEKST

16 maart 1968

Gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer**Art. 33**

§ 1. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 euro tot 2000 euro of met een van die straffen alleen wordt gestraft:

1° elke bestuurder van een voertuig of van een dier die, wetend dat dit voertuig of dit dier oorzaak van, dan wel aanleiding tot een ongeval op een openbare plaats is geweest;

2° hij die wetend dat hij zelf oorzaak van, dan wel aanleiding tot een verkeersongeval op een openbare plaats is geweest, de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, zelfs wanneer het ongeval niet aan zijn schuld te wijten is.

§ 2. Heeft het ongeval voor een ander slagen, verwondingen of de dood tot gevolg gehad, dan wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot twee jaar en met een geldboete van 400 euro tot 5000 euro of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste drie maanden en ten hoogste vijf jaren of voorgoed.

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET VOORSTEL

16 maart 1968

Gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer**Art. 33**

§ 1. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 euro tot 2000 euro of met een van die straffen alleen wordt gestraft:

1° elke bestuurder van een voertuig of van een dier die, wetend dat dit voertuig of dit dier oorzaak van, dan wel aanleiding tot een ongeval op een openbare plaats is geweest;

2° hij die wetend dat hij zelf oorzaak van, dan wel aanleiding tot een verkeersongeval op een openbare plaats is geweest, de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, zelfs wanneer het ongeval niet aan zijn schuld te wijten is.

§ 2. Heeft een ongeval voor een ander slagen, verwondingen of de dood tot gevolg gehad, dan wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van vijftien dagen tot twee jaar en met geldboete van 300 euro tot 5000 euro of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste zes maanden en ten hoogste vijf jaar.

Indien evenwel de dader zich binnen de vieren-twintig uur na het ongeval heeft gemeld bij de politie, wordt de dader gestraft met geldboete van 200 euro tot 2000 euro en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste acht dagen en ten hoogste drie jaar.

Ingeval van herhaling van het vluchtmisdrijf binnen vijf jaar wordt de schuldige gestraft met gevangenisstraf van zes maanden tot drie jaar en met geldboete van 500 euro tot 8000 euro of met een van die straffen alleen en met het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig voor een duur van tenminste twee jaren tot acht jaar of voorgoed.

Indien de rechter na een psychologisch onderzoek de dader geestelijk ongeschikt acht tot het besturen van een voertuig verplicht hij hem tot het volgen van een verkeerstherapie volgens de regels bepaald in artikel 42.¹

¹ Art. 2: vervanging

Art. 42

La déchéance du droit de conduire doit être prononcée si, à l'occasion d'une condamnation pour infraction à la police de la circulation routière ou pour accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur, le coupable est reconnu physiquement incapable de conduire un véhicule à moteur; dans ce cas, la déchéance est prononcée, soit à titre définitif, soit pour un terme équivalent à la durée probable de l'incapacité, selon que celle-ci sera démontrée devoir être permanente ou paraître provisoire.

Art. 43

La déchéance du droit de conduire pour incapacité physique du conducteur prend cours dès le prononcé de la décision si celle-ci est contradictoire et dès sa signification, si elle a été rendue par défaut, nonobstant tout recours.

Art. 47

Quiconque a été frappé d'une déchéance du droit de conduire après le 25 mai 1965 et a été soumis à un examen théorique, pratique, médical ou psychologique ne peut, lorsque cette déchéance a pris fin, conduire un véhicule de l'une des catégories visées à la décision de déchéance, qu'à la condition d'avoir satisfait à l'examen imposé.

Art. 42

La déchéance du droit de conduire doit être prononcée si, à l'occasion d'une condamnation pour infraction à la police de la circulation routière ou pour accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur, le coupable est reconnu physiquement ou mentalement incapable de conduire un véhicule à moteur.

En cas d'incapacité physique, la déchéance est prononcée, soit à titre définitif, soit pour un terme équivalent à la durée probable de l'incapacité, selon que celle-ci sera démontrée devoir être permanente ou paraître provisoire.

En cas d'incapacité mentale, le juge oblige l'auteur à suivre une thérapie de rééducation à la conduite auprès d'un organisme ou d'un expert agréé à cet effet par le Roi. La déchéance du droit de conduire est prononcée pour une durée indéterminée qui prendra fin lorsque l'organisme ou l'expert traitant aura délivré un document attestant que la thérapie de rééducation à la conduite a été suivie avec succès.

Le Roi fixe les modalités relatives aux informations judiciaires et médico-psychologiques mises à la disposition de l'organisme ou de l'expert agréé².

Art. 43

La déchéance du droit de conduire pour incapacité physique **ou mentale**³ du conducteur prend cours dès le prononcé de la décision si celle-ci est contradictoire et dès sa signification, si elle a été rendue par défaut, nonobstant tout recours.

Art. 47

Quiconque a été frappé d'une déchéance du droit de conduire, **à titre de sanction ou pour cause d'incapacité physique**⁴, après le 25 mai 1965 et a été soumis à un examen théorique, pratique, médical ou psychologique ne peut, lorsque cette déchéance a pris fin, conduire un véhicule de l'une des catégories visées à la décision de déchéance, qu'à la condition d'avoir satisfait à l'examen imposé.

² Art. 3: remplacement

³ Art. 4: insertion

⁴ Art. 5: insertion

Art. 42

Verval van het recht tot sturen moet uitgesproken worden wanneer, naar aanleiding van een veroordeling wegens overtreding van de politie over het wegverkeer of wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader, de schuldige lichamelijk ongeschikt wordt bevonden tot het besturen van een motorvoertuig; in dat geval wordt het verval uitgesproken, hetzij voorgoed, hetzij voor een termijn gelijk aan de waarschijnlijke duur van de ongeschiktheid al naargelang deze blijvend of voorlopig blijkt te zijn.

Art. 43

Het verval van het recht tot sturen wegens lichamelijke ongeschiktheid van de bestuurder gaat in bij de uitspraak van de beslissing wanneer deze op tegenspraak is gewezen en bij de betekening wanneer zij bij verstek is gewezen, niettegenstaande voorziening.

Art. 47

Hij die verval van het recht tot sturen heeft opgelopen na 25 mei 1965 en onderworpen werd aan een theoretisch, praktisch, geneeskundig of psychologisch onderzoek, mag, wanneer het verval geëindigd is, een voertuig van een der categorieën waarop de beslissing van vervallenverklaring slaat, slechts besturen mits hij met goed gevolg het opgelegd onderzoek heeft ondergaan.

Art. 42

Verval van het recht tot sturen moet uitgesproken worden wanneer, naar aanleiding van een veroordeling wegens overtreding van de politie over het wegverkeer of wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader, de schuldige lichamelijk of geestelijk ongeschikt wordt bevonden tot het besturen van een motorvoertuig.

In geval van lichamelijke ongeschiktheid wordt het verval uitgesproken, hetzij voorgoed, hetzij voor een termijn gelijk aan de waarschijnlijke duur van de ongeschiktheid al naargelang deze blijvend of voorlopig blijkt te zijn.

In geval van geestelijke ongeschiktheid wordt de dader door de rechter verplicht tot het volgen van een verkeerstherapie bij een door de Koning daartoe erkende instelling of deskundige. Het verval van het recht tot sturen wordt voor een onbepaalde periode uitgesproken die beëindigd wordt wanneer de behandelende instelling of deskundige een attest geeft van een geslaagde verkeerstherapie.

De Koning bepaalt de nadere regels betreffende de gerechtelijke en medisch-psychologische informatie die aan de erkende instelling of deskundige ter beschikking wordt gesteld.²

Art. 43

Het verval van het recht tot sturen wegens lichamelijke **of geestelijke**³ ongeschiktheid van de bestuurder gaat in bij de uitspraak van de beslissing wanneer deze op tegenspraak is gewezen en bij de betekening wanneer zij bij verstek is gewezen, niettegenstaande voorziening.

Art. 47

Hij die verval van het recht tot sturen **als straf of wegens lichamelijke ongeschiktheid**⁴ heeft opgelopen na 25 mei 1965 en onderworpen werd aan een theoretisch, praktisch, geneeskundig of psychologisch onderzoek, mag, wanneer het verval geëindigd is, een voertuig van een der categorieën waarop de beslissing van vervallenverklaring slaat, slechts besturen mits hij met goed gevolg het opgelegd onderzoek heeft ondergaan.

² Art. 3: vervanging

³ Art. 4: invoeging

⁴ Art. 5: invoeging

Le Roi arrête l'organisation et les modalités de cet examen et fixe le taux des redevances à percevoir au profit de l'État ou des organismes agréés pour en couvrir les frais.

Le Roi arrête l'organisation et les modalités de cet examen et fixe le taux des redevances à percevoir au profit de l'État ou des organismes agréés pour en couvrir les frais.

De Koning bepaalt de organisatie en de nadere regels van dit onderzoek en stelt het tarief vast van de ten bate van de Staat of van de erkende instellingen te heffen retributies om de kosten ervan te dekken.

De Koning bepaalt de organisatie en de nadere regels van dit onderzoek en stelt het tarief vast van de ten bate van de Staat of van de erkende instellingen te heffen retributies om de kosten ervan te dekken.