

- 474 / 1 - 91 / 92 (S.E.)

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991-1992 (*)

22 MAI 1992

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'article 62 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en vue d'autoriser explicitement l'utilisation d'appareils de détection des infractions au Code de la route fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le problème de l'insécurité routière doit être un souci constant pour les pouvoirs publics. La sécurité dépend de trois paramètres essentiels, qui réclament tous une approche spécifique :

1° l'infrastructure routière doit inciter les conducteurs à respecter les règles de sécurité. Ce problème relève toutefois de la compétence des régions, des provinces et des communes, puisque ce sont elles qui, dans notre pays, assurent la gestion de la voirie. Par ailleurs, cette approche nécessitant des investissements très importants, elle ne permet d'obtenir des résultats significatifs qu'à long terme;

2° le véhicule doit être sûr. Cet aspect de la sécurité routière doit toutefois être relativisé, dans la mesure où les équipements de sécurité les plus performants ont souvent pour effet d'inciter le conducteur à prendre davantage de risques;

(*) Première session de la 48^e législature.

- 474 / 1 - 91 / 92 (B.Z.)

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992 (*)

22 MEI 1992

WETSVOORSTEL

tot wijziging van artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, en houdende expliciete erkenning van onbemande toestellen voor de controle van verkeersovertredingen

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De onveiligheid van het wegverkeer moet een blijvende zorg zijn voor de overheid. Deze wordt in de hand gewerkt door drie fundamentele oorzaken, die allemaal om een specifieke aanpak vragen :

1° de infrastructuur zelf moet de bestuurders aanzetten tot een veilig rijgedrag. Deze aanpak is echter een materie voor de gewesten, provincies en gemeenten, vermits zij in ons land de wegbeheerders zijn. Bovendien kan deze aanpak slechts op langere termijn betekenisvolle resultaten opleveren, omdat hierbij zeer zware investeringen worden vereist;

2° het vervoermiddel zelf moet veilig uitgerust zijn. Dit aspect van het verkeersveiligheidsbeleid heeft echter slechts een relatieve betekenis, vermits de beste veiligheidsuitrustingen in meerdere gevallen de neiging doen ontstaan om de risico-grenzen te verleggen;

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

3° les conducteurs doivent être aptes à la conduite et se comporter de façon responsable sur la route. Ces conditions doivent être réalisées par un écolage approprié, par une éducation adéquate et par l'organisation d'un contrôle efficace en matière d'infractions au Code de la route.

Le dernier point se révèle tout particulièrement important en ce qui concerne le comportement des conducteurs. La crainte d'être verbalisé incite en effet à rouler prudemment et à respecter le Code de la route. Grâce aux techniques modernes, nous disposons de toute une panoplie d'appareils permettant de détecter les infractions. A cet égard, les images vidéo et les photos constituent assurément un pas en avant du fait qu'elles constituent des documents durables qui permettent, le cas échéant, de corriger les erreurs d'appréciation commises par les services d'ordre.

En ce qui concerne ces appareils, on peut se demander si la présence d'un agent qualifié est requise ou non au moment de leur utilisation. Nous sommes partisan d'admettre explicitement l'utilisation d'appareils de détection fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés, car nous sommes convaincu que cette mesure contribuera effectivement à renforcer la sécurité routière. Ainsi l'installation d'appareils de ce type dans le tunnel Kennedy à Anvers a entraîné une diminution spectaculaire du nombre d'accidents de la circulation : alors qu'en 1989, on y avait enregistré 71 accidents qui ont fait 4 blessés graves et 23 blessés légers, en 1990, après l'installation à cet endroit d'appareils de détection automatiques, on n'a constaté que 45 accidents qui ont fait 2 blessés graves et 13 blessés légers. On peut dès lors affirmer que l'installation de ces appareils à certains endroits névralgiques du réseau routier peut faire baisser de 40 à 50 % le nombre d'accidents entraînant des lésions corporelles. Nous estimons qu'il serait dès lors immoral d'exclure a priori l'utilisation des possibilités offertes par ces appareils et qu'il serait plus grave encore d'en freiner ou d'en refuser l'installation. L'autorisation explicite de se servir d'appareils fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés offre encore d'autres avantages : outre que l'utilisation de tels appareils permettra d'alléger réellement les tâches des services de police, l'investissement représenté par leur acquisition sera, à plus long terme, plus intéressant sur le plan financier que le recrutement de personnel supplémentaire.

Le problème de l'utilisation d'appareils de détection fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés a déjà été débattu en 1990, à l'occasion de l'examen au sein de la commission compétente de la Chambre du projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière (Doc. n° 1062/1-89/90). A l'époque, aucune majorité n'avait pu se dégager en faveur de l'utilisation de ces appareils, les parlementaires craignant surtout que cette utilisation porte atteinte au respect de la vie privée. Etant donné que l'utilisation d'appareils de détection automatiques n'est pas

3° de bestuurders zelfs moeten rijvaardig zijn en bovendien een verantwoord rijgedrag praktiseren. Dit alles dient te gebeuren door een aangepaste rijopleiding, door een aangepaste verkeerseducatie en door een degelijk verkeerstoezicht.

Betreffende de invalshoek van het rijgedrag van de bestuurder zelf is het verkeerstoezicht van essentieel belang. De subjectieve pakkans zet de bestuurders immers aan tot een voorzichtig rijgedrag met respect voor het verkeersreglement. De moderne technologieën geven ons nu ook de mogelijkheid om dit verkeerstoezicht met allerlei apparatuur te realiseren. Dat is ongetwijfeld een stap vooruit omdat videobeelden of foto's blijvende documenten zijn die eventuele beoordelingsfouten van de ordediensten achteraf kunnen corrigeren.

Met betrekking tot deze apparatuur stelt zich de vraag of deze toestellen op het ogenblik van hun gebruik bemand moeten zijn met bevoegde agenten of niet. Wij zijn voorstander van een expliciete erkenning van de onbemande controletoeestellen. Op de eerste plaats betekent dit een wezenlijke bijdrage tot een grotere verkeersveiligheid. Aan de Kennedytunnel te Antwerpen bij voorbeeld leidde het opstellen van deze onbemande toestellen tot een spectaculaire daling van het aantal verkeersongevallen; terwijl er in 1989 71 verkeersongevallen werden opgetekend met 4 zwaargewonden en 23 lichtgewonden, werden er na de opstelling van de onbemande controletoeestellen in 1990 slechts 45 verkeersongevallen genoteerd met 2 zwaargewonden en 13 lichtgewonden. Men mag dus stellen dat deze apparatuur het aantal ongevallen met lichamelijk letsel op bepaalde belangrijke plaatsen kan doen dalen met 40 à 50 %. Het zou dan ons inziens ook immoreel zijn het gebruik van deze mogelijkheden bij voorbaat uit te sluiten, en erger nog de invoering ervan af te remmen of af te wijzen. De expliciete erkenning van de onbemande controletoeestellen heeft nog bijkomende voordelen : naast een daadwerkelijke verlichting van het politiewerk mag verwezen worden naar het feit dat een investering in deze toestellen op iets langere termijn financieel interessanter is dan de aanwerving van bijkomend personeel.

De discussie over de expliciete erkenning van de onbemande controletoeestellen werd reeds gevoerd in 1990, ter gelegenheid van de bespreking in de bevoegde Kamercommissie van het wetsontwerp tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (Stuk Kamer n° 1062/1-89/90). Op dat ogenblik was daarvoor geen meerderheid te vinden. Daarbij speelde in belangrijke mate de angst dat de onbemande controletoeestellen de privé-sfeer zouden gaan bedreigen. Vermits het gebruik van onbemande controletoeestellen niet expliciet bij wet verboden is,

expressément interdite par la loi, la commission de la Chambre avait décidé de s'en remettre à la sagesse du pouvoir judiciaire pour ce qui est de la force probante à attribuer aux constatations faites au moyen de ces appareils. Cependant, les tribunaux ayant été saisis de quelques affaires portant sur l'utilisation des appareils de détection automatiques, le Ministre de la Justice est intervenu et a fait savoir au pouvoir judiciaire que les appareils de ce type ne pouvaient plus être utilisés. Nous estimons que cette prise de position est contestable du point de vue de la sécurité routière. C'est pourquoi, afin de sauver des vies humaines et d'éviter des souffrances et des pertes matérielles, nous déposons la présente proposition de loi visant à autoriser explicitement l'utilisation d'appareils de détection fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés.

Notre proposition de loi tient compte des arguments développés, lors des discussions de commission précitées, contre l'utilisation d'appareils de détection fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés. Nous tenons absolument à éviter tout conflit entre les valeurs fondamentales que sont le respect de la vie et le respect de la vie privée. Aussi notre proposition prévoit-elle que ces appareils ne peuvent être utilisés que pour la surveillance de la circulation et qu'ils ne peuvent être intégrés à un réseau. Ainsi, il sera par exemple impossible de contrôler l'itinéraire d'un usager de la route, ce qui devrait donner tous apaisements à ceux qui craignent l'avènement d'un « monde orwellien ». Une fois que le respect de cette exigence légale sera assuré, il sera très difficile de ne pas admettre, pour des raisons d'ordre éthique, que l'utilisation de ces appareils automatiques soit expressément autorisée. L'usage généralisé de véhicules à moteur constitue en effet également un fait social requérant une organisation et un contrôle efficaces. Or, les appareils de détection fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés constituent à cet égard un progrès incontestable.

Les appareils dont nous proposons d'autoriser explicitement l'utilisation serviront à constater non seulement les excès de vitesse, mais également d'autres infractions au Code de la route qui seront désignées par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres (par exemple, le non-respect de feux de signalisation, le franchissement de lignes blanches continues, le refus d'accorder la priorité de droite, ...)

Il va de soi que les appareils de détection devront répondre à des normes de fiabilité. L'organisation internationale de métrologie a d'ailleurs édicté à cet égard une directive qui prévoit un label de qualité et rien ne s'oppose à ce qu'un arrêté royal impose le respect de cette norme de qualité ainsi que la vérification annuelle des appareils utilisés. Du reste, un tel arrêté royal ne ferait que confirmer une pratique existante en ce qui concerne les appareils de contrôle de la gendarmerie.

werd toen in de Kamercommissie besloten om de kwestie van de bewijskracht over te laten aan de wijsheid van de rechterlijke macht. Maar naar aanleiding van enkele rechtszaken omtrent het gebruik van de onbemande controle-apparatuur greep de Minister van Justitie in en liet de rechterlijke macht weten dat de onbemande controletoeestellen niet meer gebruikt mochten worden. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid vinden wij zulke stellingname betwistbaar. Teneinde in het verkeer levens te redden en menselijk leed en materieel verlies te voorkomen, dienen wij daarom dit voorstel in dat de onbemande toestellen expliciet wil erkennen.

Bij de formulering van ons voorstel hebben wij rekening gehouden met de argumenten die bij de reeds vermelde commissiebesprekingen werden aangebracht tegen het gebruik van onbemande controletoeestellen. Wij willen een conflict tussen belangrijke waarden (eerbied voor het leven enerzijds en eerbied voor de persoonlijke levenssfeer anderzijds) uitdrukkelijk voorkomen. Daarom stellen wij in ons voorstel dat deze apparaten enkel mogen worden gebruikt voor het verkeerstoezicht, en dat zij niet mogen ingeschakeld worden in een netwerk. Op deze wijze zal het onmogelijk zijn om eventueel de route, die door een verkeersdeelnemer wordt gevolgd, te controleren en aldus zal de angst voor een « Orwelliaanse wereld » geen grond meer hebben in de werkelijkheid. Als aan deze wettelijk gegarandeerde voorwaarde is voldaan, dan wordt het vanuit ethisch oogpunt zeer moeilijk om zich tegen een expliciete erkenning van deze onbemande toestellen te verzetten. De deelname aan het gemotoriseerd verkeer is immers ook een sociaal gebeuren dat om een efficiënte organisatie en controle vraagt, en op dat vlak zijn de onbemande controletoeestellen onbetwistbaar een stap vooruit.

De onbemande toestellen die wij expliciet erkend willen zien hebben niet alleen betrekking op de controle van overdreven snelheden, maar ook op andere verkeersovertradingen die door een in Ministerraad overlegd besluit door de Koning worden vastgesteld (bijvoorbeeld het niet respecteren van verkeerslichten, van ononderbroken witte lijnen, van de voorrang van rechts ...)

Vanzelfsprekend moeten aan de controletoeestellen betrouwbaarheidsvereisten worden gesteld. De Internationale Organisatie voor Metrologie heeft in dat verband trouwens een richtlijn die een kwaliteitslabel inhoudt. Het stelt geen enkel probleem om in een technisch koninklijk besluit deze kwaliteitsnorm als verplichting te hanteren, en bovendien de gebruikte apparatuur jaarlijks verplicht te laten herijken. Ook zonder koninklijk besluit terzake gebeurt dit alles reeds bij de controle-apparatuur van de Rijkswacht in ons land.

Enfin, nous souhaitons formuler les considérations suivantes sur le problème ici traité :

1° dans bien des cas, la distinction entre appareils fonctionnant en présence d'un agent qualifié et appareils automatiques est artificielle. Faut-il considérer qu'un appareil installé par les forces de l'ordre à quelques dizaines de mètres de l'endroit où elles se sont postées fonctionne en présence ou sans la présence d'un agent qualifié ? C'est pourtant souvent de cette manière que les contrôles sont effectués;

2° quelle différence psychologique existe-t-il, pour le conducteur, entre un appareil fonctionnant sans la présence d'un agent qualifié et un appareil surveillé par un agent verbalisateur, mais dissimulé à la vue des usagers de la route. Or, l'installation d'appareils dissimulés est une tactique fréquemment utilisée par les forces de l'ordre;

3° nous ne comprenons pas que, dans notre pays, certains s'opposent farouchement à l'utilisation d'appareils non surveillés alors que ceux-ci peuvent être utilisés sans aucun problème dans les pays qui nous entourent (Pays-Bas, France, Allemagne, Suisse, Grande-Bretagne). La situation dans ces pays serait-elle tellement déplorable en ce qui concerne, par exemple, le respect de la vie privée ou la qualité du contrôle de la circulation routière ?

Il apparaît de plus en plus qu'il existe un lien entre les réticences de certains à l'égard d'une politique efficace et novatrice en matière de sécurité routière (à l'instar de ce qui se fait déjà dans d'autres pays) et les piètres performances de la Belgique dans ce domaine.

Nous ne doutons pas que l'adoption de la présente proposition de loi contribuera, de manière significative, à accroître la sécurité routière, pour autant, bien entendu, que les mesures proposées soient largement concrétisées par la suite. Nous estimons que ceux qui s'opposent à l'utilisation d'appareils de détection automatiques endossent une lourde responsabilité morale, surtout si cette utilisation est assortie de toutes les garanties légales en ce qui concerne le respect de la vie privée et la conformité des appareils à des normes de qualité rigoureuses.

Tenslotte geven wij met betrekking tot het hier behandelde probleem nog volgende overwegingen mee :

1° het onderscheid tussen bemande en onbemande toestellen is in vele omstandigheden kunstmatig. Is een toestel, dat door de ordediensten verschillende tientallen meter verder wordt opgesteld, onbemand of niet ? Nochtans gebeurt dit in de praktijk veelvuldig;

2° welk psychologisch onderscheid is er, naar de bestuurders toe, tussen een onbemand toestel en een toestel dat verdekt staat opgesteld en dat weliswaar bemand is ? Nochtans wordt deze verdekte opstelling veelvuldig toegepast door de ordediensten;

3° wij begrijpen niet dat men in ons land soms heftige bezwaren maakt tegen een onbemand toestel dat in de ons omringende landen (Nederland, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Groot-Brittannië) zonder enig probleem onbemand mag worden gebruikt. Zou het in deze landen dan zo slecht zijn gesteld, bijvoorbeeld met de eerbied voor de persoonlijke levenssfeer of met de kwaliteit van het verkeerstoezicht ?

Het begint er steeds meer op te lijken dat bepaalde weerstanden tegen een daadwerkelijk en vernieuwd verkeersveiligheidsbeleid (dat in het buitenland reeds geïmplementeerd is) mede aan de basis liggen van de slechte rangschikking die ons land krijgt met betrekking tot de verkeersveiligheidsproblematiek.

Wij twijfelen er niet aan dat de goedkeuring van het voorliggende wetsvoorstel een betekenisvolle bijdrage zal zijn tot de verhoging van de verkeersveiligheid, tenminste als nadien de implementatie ook veelvuldig kan gebeuren. Er rust ons inziens een ernstige morele verantwoordelijkheid bij hen die de werking van de onbemande controle-apparatuur willen beletten, zeker als wettelijk en in de praktijk gegarandeerd is dat zij de persoonlijke levenssfeer eerbiedigen en dat zij aan strenge kwaliteitsvereisten beantwoorden.

J. ANSOMS

PROPOSITION DE LOI**Article unique**

L'article 62, premier et deuxième alinéas, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'exécution de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci constatent les infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire.

Les constatations des infractions qui sont désignées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres peuvent, même si l'agent verbalisateur n'était pas présent sur les lieux de l'infraction, être fondées sur des éléments de preuve matériels fournis par des appareils fonctionnant automatiquement.

Ces appareils ne peuvent être utilisés que pour constater les infractions visées à l'alinéa précédent. Ils ne peuvent faire partie d'un réseau et doivent répondre aux exigences fixées par le Roi ».

4 mars 1992.

WETSVOORSTEL**Enig artikel**

Artikel 62, eerste en tweede lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968 wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« De overheidsagenten die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de uitvoering van deze wet en van de ter uitvoering daarvan uitgevaardigde besluiten, stellen de overtredingen vast door processen-verbaal die bewijs opleveren zolang het tegendeel niet is bewezen.

De vaststellingen van de overtredingen die bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit worden aangeduid mogen, zelfs als de verbalisant niet aanwezig was op de plaats van de overtreding, steunen op materiële bewijsmiddelen die door automatisch werkende toestellen opgeleverd worden.

Deze toestellen mogen alleen aangewend worden voor de vaststelling van de in het vorige lid bedoelde overtredingen. Deze toestellen mogen geen deel uitmaken van een netwerk, en moeten beantwoorden aan de vereisten die door de Koning worden bepaald. »

4 maart 1992.

J. ANSOMS
 J. DE MOL
 H. LAUWERS
 A. LEYSEN
 P. TANT
 B. VANDENDRIESSCHE
 H. VAN DIENDEREN