

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1993-1994 (*)

12 OCTOBRE 1993

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M. VAN EETVELT

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi a été examinée par la Commission lors de ses réunions des 4 mai, 15 et 29 juin et 13 juillet 1993.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Féaux.

A. — Titulaires :	B. — Suppléants :
C.V.P. M. Demuyt, Mme Leysen, MM. Vandendriessche, Van der Poorten, Van Eetvelt.	MM. Ansoms, Breyne, Brouns, Schuermans, Vanleenhove, Van Rompuy.
P.S. MM. Féaux, Harmegnies (M.), Léonard, Walry.	MM. Dufour, Henry, Mme Lizin, MM. Perdieu, Poty.
V.L.D. MM. Cordeel, Ramoudt, Taelman, Vautmans.	MM. Beysen, Bril, Pierco, Platteau, Van houtte.
S.P. MM. De Mol, Peeters (L.), Schellens.	MM. De Bremaeker, Dielens, Vande Lanotte, Van der Sande.
P.R.L. MM. Knoop, Pivin.	MM. Draps, Pierard, Saulmont.
P.S.C. MM. Grimberghs, Poncelet.	MM. Gehlen, Hollogne, Sénéca.
Ecolo/ Agalev MM. Van Dienderen, Win- kel.	MM. Barbé, Dejonckheere, Simons.
Vl. Blok M. Van Nieuwenhuysen.	MM. Buisseret, Van Hauthem.

Voir :

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

- N° 1 : Proposition de loi de M. Ansoms.
- N° 2 à 4 : Amendements.

Voir également :

- N° 6 : Texte adopté par la commission.

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

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1993-1994 (*)

12 OKTOBER 1993

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER VAN EETVELT

DAMES EN HEREN,

De Commissie heeft het onderhavige wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 4 mei, 15 en 29 juni en 13 juli 1993.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Féaux.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. H. Demuyt, Mevr. Leysen, HH. Vandendriessche, Van der Poorten, Van Eetvelt.	HH. Ansoms, Breyne, Brouns, Schuermans, Vanleenhove, Van Rompuy.
P.S. HH. Féaux, Harmegnies (M.), Léonard, Walry.	HH. Dufour, Henry, Mevr. Lizin, HH. Perdieu, Poty.
V.L.D. HH. Cordeel, Ramoudt, Taelman, Vautmans.	HH. Beysen, Bril, Pierco, Platteau, Van houtte.
S.P. HH. De Mol, Peeters (L.), Schellens.	HH. De Bremaeker, Dielens, Vande Lanotte, Van der Sande.
P.R.L. HH. Knoop, Pivin.	HH. Draps, Pierard, Saulmont.
P.S.C. HH. Grimberghs, Poncelet.	HH. Gehlen, Hollogne, Sénéca.
Ecolo/ Agalev HH. Van Dienderen, Win- kel.	HH. Barbé, Dejonckheere, Simons.
Vl. Blok H. Van Nieuwenhuysen.	HH. Buisseret, Van Hauthem.

Zie :

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

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.
- N° 2 tot 4 : Amendementen.

Zie ook :

- N° 6 : Tekst aangenomen door de commissie.

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

L'approbation du rapport a eu lieu le 29 septembre suivant.

*
* *

Lors de la réunion du 4 mai 1993, l'auteur a fait un exposé introductif (voir ci-après).

Après avoir entendu la réponse du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques (cf. infra), dans laquelle celui-ci annonçait la création d'un groupe de travail interministériel chargé d'étudier la problématique des contrôles et des sanctions et proposait de lui soumettre la proposition de loi, la Commission a accepté, sur la proposition du président, que le groupe de travail soit consulté; elle a demandé que le point de vue de ce dernier lui soit communiqué pour le 15 juin suivant.

A cette date, le Ministre a fait rapport à la Commission sur les débats ayant eu lieu au sein du groupe de travail interministériel (cf. infra).

La Commission a ensuite repris la discussion de la proposition.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION

Les statistiques en matière d'accidents de la route mettent en lumière l'importance du problème de l'insécurité routière en Belgique, laquelle est particulièrement mal classée en ce domaine au sein des Douze. Cette réalité a encore été rappelée au cours des auditions organisées par la commission de l'Infrastructure le 23 mars dernier.

La sécurité routière dépend de trois paramètres : l'infrastructure, le véhicule et le conducteur. C'est sur ce dernier élément que la présente proposition vise à agir; le comportement des conducteurs s'avère en effet être un facteur d'accidents particulièrement important.

Ce sont surtout la vitesse excessive et la conduite agressive qui sont en cause. Or, les comparaisons à travers le temps font apparaître une augmentation constante de la vitesse, les vitesses maximales autorisées étant de moins en moins souvent respectées. Quant à la conduite agressive, qui se marque, par exemple, par le franchissement de feux rouges, elle est également beaucoup trop répandue.

Il est possible d'influencer positivement le comportement des conducteurs via une action sur l'infrastructure, de manière à ce que celle-ci incite 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.

Op 29 september 1993 werd het verslag goedgekeurd.

*
* *

De indiener heeft een inleiding gehouden tijdens de vergadering van 4 mei 1993 (zie hieronder).

Na het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven (zie hieronder) te hebben gehoord, waarin hij de oprichting aankondigde van een interministeriële werkgroep die het probleem van de controles en van de sancties moet bestuderen, en waarin hij ook voorstelde om het wetsontwerp aan die werkgroep voor te leggen, heeft de commissie er op voorstel van de voorzitter mee ingestemd dat de werkgroep zou worden geraadpleegd; de commissie heeft gevraagd dat het standpunt van die werkgroep haar vóór 15 juni zou worden meegedeeld.

De minister heeft op die dag bij de commissie verslag uitgebracht over de besprekingen die in de interministeriële werkgroep hebben plaatsgevonden (zie hieronder).

Vervolgens heeft de commissie de bespreking van het voorstel hervat.

I. — INLEIDING DOOR DE INDIENER VAN HET VOORSTEL

Uit de statistieken van de verkeersongevallen blijkt duidelijk dat de verkeersveiligheid in België een groot probleem vormt. Vergeleken bij de overige EG-lidstaten scoort België hiervoor bijzonder slecht. Tijdens de hoorzittingen die de Commissie voor de Infrastructuur op 23 maart jongstleden heeft gehouden, werd daar nogmaals aan herinnerd.

De veiligheid van het wegverkeer is afhankelijk van drie parameters : de infrastructuur, het voertuig en de bestuurder. Het voorstel wil ingrijpen op het stuk van de laatste parameter, aangezien het gedrag van de bestuurders een zeer belangrijke oorzaak van ongevallen is.

Voor al overdreven snelheid en agressief rijgedrag zijn de grote boosdoeners. Een diachronische vergelijking leert ons dat alsmaar sneller wordt gereden en dat de toegestane maximumsnelheid steeds minder in acht wordt genomen. Agressief rijgedrag, dat bijvoorbeeld blijkt uit het negeren van rode lichten, komt eveneens veel te vaak voor.

Het is mogelijk om het rijgedrag van de bestuurders positief te beïnvloeden door aanpassingen van de infrastructuur die de bestuurders ertoe aanzetten de veiligheidsregels na te leven. Die materie behoort echter tot de bevoegdheid van de gewesten, provincies en gemeenten, die in ons land de wegeninfrastructuur beheren. Bovendien kan een dergelijke aanpak slechts op langere termijn betekenisvolle resultaten opleveren, omdat daartoe zeer zware investeringen nodig zijn.

Dans l'intervalle, il convient d'augmenter les contrôles. C'est en effet la crainte d'être verbalisé qui invite à rouler prudemment et à respecter le code de la route.

Les tâches des services de police sont toutefois d'ores et déjà considérables par rapport aux effectifs de personnel disponibles et au grand nombre de points noirs sur le réseau routier. Il apparaît dès lors souhaitable de permettre l'utilisation d'appareils de détection fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés.

Du recours à ce type d'appareils à l'étranger, il ressort que leur utilisation permet de réduire substantiellement le nombre d'accidents. De même, une expérience menée à Anvers (l'installation d'appareils de ce type dans le tunnel Kennedy) a entraîné une diminution du nombre des accidents de la circulation de quelque 40 %.

L'opinion publique paraît de plus en plus réceptive à l'idée d'introduire des appareils constatant automatiquement les infractions, ainsi que l'a montré une enquête publiée en 1992 par le VAB : 72 % des personnes interrogées s'y disaient favorables, 82 % trouvaient une telle initiative judicieuse et 89 % contestaient que cette utilisation puisse porter atteinte au respect de la vie privée.

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 par la Commission de l'Infrastructure du projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière (Doc. n^{os} 1062/1 à 7-89/90), devenue la loi du 18 juillet 1990. A l'époque, aucune majorité n'avait pu se dégager en faveur de l'utilisation de ces appareils, les parlementaires craignant que cette utilisation porte atteinte au respect de la vie privée et doutant de la fiabilité de l'appareillage.

A ces objections, on peut opposer les arguments suivants :

- Le recours à des caméras de surveillance dans les parkings, les bâtiments publics, les centres commerciaux, etc. est déjà très largement répandu, sans que personne ne semble s'en offusquer.

Pourquoi, alors, utiliser l'argument de la protection de la vie privée dans le cas des appareils destinés à la constatation automatique des infractions, alors que ces appareils seraient installés aux abords de points noirs et permettraient d'y sauver des vies humaines ?

- S'opposer aux appareils automatiques en arguant de leur manque de fiabilité apparaît irrationnel, dès lors que les infractions constatées par des agents qualifiés le sont également au moyen d'appareils. Les appareils non surveillés sont d'ailleurs utilisés sans problème dans les pays voisins.

Il va de soi que les appareils de détection devront répondre à des normes de fiabilité rigoureuses. Ces exigences devraient être fixées par arrêté royal.

In de tussentijd moet het aantal controles worden opgevoerd. De vrees om bekeurd te worden, zet de bestuurders er immers toe aan voorzichtig te rijden en de verkeersregels na te leven.

De taken van de politiediensten zijn echter nu al aanzienlijk, rekening houdend met de beschikbare personeelsbezetting en met het grote aantal zwarte punten op het wegennet. Het is bijgevolg wenselijk het gebruik van onbemande controletoeestellen toe te staan.

Het gebruik van die toestellen in het buitenland heeft aangetoond dat het aantal ongevallen er aanzienlijk mee kan worden verminderd. Bij een experiment in Antwerpen (installatie van controletoeestellen van dit type in de Kennedytunnel) is het aantal ongevallen eveneens teruggelopen, namelijk met ongeveer 40 %.

De publieke opinie is steeds meer gewonnen voor de invoering van toestellen die automatisch verkeersovertredingen vaststellen, zoals blijkt uit een enquête die in 1992 door de VAB is bekendgemaakt : 72 % van de ondervraagden zei er gunstig tegenover te staan, 82 % vond een dergelijk initiatief zinvol en 89 % betwistte dat het gebruik ervan een schending van de persoonlijke levenssfeer zou betekenen.

De discussie over het gebruik van onbemande controletoeestellen is reeds gevoerd in 1990, bij de bespreking in de Commissie voor de Infrastructuur van het wetsontwerp tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (Stuk n^o 1062/1 tot 7-89/90), dat de wet van 18 juli 1990 is geworden. Op dat ogenblik was voor het gebruik van die toestellen geen meerderheid te vinden, omdat de parlementsleden vreesden voor een schending van de persoonlijke levenssfeer en twijfelden aan de betrouwbaarheid van de toestellen.

Tegen die bezwaren kunnen volgende argumenten worden aangevoerd :

- Er worden nu reeds zeer veel controlecamera's gebruikt in parkeerruimten, openbare gebouwen, koopcentra en dergelijke, en niemand schijnt zich daaraan te storen.

Waarom wordt inzake de automatische vaststelling van overtredingen door controletoeestellen derhalve het argument van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer aangehaald, als men weet dat die toestellen in de eerste plaats in de nabijheid van de zwarte punten zouden worden geïnstalleerd en het mogelijk zouden maken daar mensenlevens te redden ?

- Het lijkt irrationeel om zich tegen de automatische controletoeestellen te verzetten omdat ze weinig betrouwbaar zouden zijn : ook wanneer bevoegde personen overtredingen vaststellen, gebeurt zulks met behulp van toestellen. In de buurlanden wordt probleemloos gebruik gemaakt van onbemande controletoeestellen.

Het spreekt voor zich dat de controletoeestellen aan strikte, bij koninklijk besluit bepaalde, betrouwbaarheidsvereisten moeten voldoen.

— Il est excessif de prétendre qu'une présence humaine lors de la constatation de l'infraction apporterait au magistrat des éléments d'appréciation des circonstances. En réalité, les forces de l'ordre installent souvent l'appareil à une certaine distance de l'endroit où elles se sont postées et le rôle des agents est généralement fort passif. Le document produit par l'appareil ainsi « surveillé » ne contient en outre aucune indication sur les circonstances de l'infraction. C'est donc d'ores et déjà en l'absence d'éléments d'appréciation des circonstances que le juge tranche.

II. — REPONSES DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

a) *Réponse prononcée lors de la réunion du 4 mai 1993*

« En 1989, dans le but d'un renforcement des contrôles à des endroits particulièrement sensibles (par exemple, le tunnel Kennedy à Anvers et le viaduc de Beez), la gendarmerie avait demandé aux Parquets de ces régions de pouvoir effectuer des contrôles « radar » de manière automatique. Ces demandes concrétisaient la volonté des Commissions de sécurité routière.

Les Parquets concernés ont donné leur accord, du fait que, selon eux, rien sur le plan judiciaire ne s'opposait à l'installation d'engins « radar » fixes.

Un tel appareillage a dès lors été installé à ces deux endroits par les ministres régionaux des Travaux publics et ce, dans le courant de l'année 1990. Des procès-verbaux ont ensuite été rédigés.

Dans le même temps, des démarches ont été entreprises en vue de l'installation d'appareils de détection d'autres infractions (par exemple, le franchissement d'un feu rouge). Une installation test d'un tel dispositif a d'ailleurs eu lieu à Courtrai.

Le précédent titulaire du département préparait à la même époque un projet de loi modifiant sensiblement la loi relative à la police de la circulation routière. Il en a profité pour y insérer une disposition consacrant légalement l'utilisation de tels appareils sans la présence d'agents qualifiés.

A l'occasion de la discussion de ce projet de loi à la Chambre, la disposition concernée ne fut pas retenue, le débat s'étant focalisé sur les modalités d'utilisation et les risques d'abus, notamment en matière de vie privée.

La loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière est sortie le 18 juillet 1990, sans que le problème de l'utilisation des appareils de détection automatique des infractions ait été légalement réglé.

— Het is overdreven te stellen dat wanneer iemand bij de vaststelling van de overtreding aanwezig is, de rechter over aanvullende gegevens beschikt om de omstandigheden te kunnen beoordelen. Vaak installeren de ordehandhavers het toestel op enige afstand van de plaats waar zij zich opstellen; de agenten treden daarbij doorgaans heel passief op. Het document dat het aldus « bemande » toestel aflevert, bevat bovendien geen details over de omstandigheden van de overtreding. Derhalve moet de rechter nu al een vonnis vellen zonder dat hij over gegevens beschikt om de omstandigheden te beoordelen.

II. — ANTWOORD VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN

a) *Antwoord dat ter vergadering van 4 mei 1993 werd uitgesproken*

« Om de controles op bijzonder gevoelige plaatsen te versterken (bijvoorbeeld de Kennedytunnel te Antwerpen en het viaduct van Beez) heeft de rijkswacht in 1989 het Parket van deze gebieden gevraagd automatische « radarcontroles » te mogen verrichten. Dat verzoek concretiseerde de wil van de Commissies voor de Verkeersveiligheid.

De betrokken Parketten hebben hiermee ingestemd omdat volgens hen op juridisch vlak niets de installatie van vaste « radartoestellen » in de weg staat.

Bijgevolg hebben de gewestelijke ministers van Openbare Werken zulke toestellen in de loop van 1990 op de twee bovenvermelde plaatsen doen installeren. Nadien werden processen-verbaal opgemaakt.

Terzelfder tijd werden stappen gedaan voor de installatie van toestellen die andere overtredingen registreren (bijvoorbeeld het rijden door een rood licht). Een testinstallatie van zulke apparatuur heeft trouwens in Kortrijk plaatsgehad.

In dezelfde periode bereidde de vorige titularis van het departement een wetsontwerp voor om de wet betreffende de politie over het wegverkeer aanzienlijk te wijzigen. Hij heeft die gelegenheid benut om er een bepaling in te voegen die het gebruik van zulke onbemande apparatuur wettelijk bekrachtigt.

Bij de bespreking van dit wetsontwerp in de Kamer werd de betrokken bepaling niet in aanmerking genomen, daar het debat vooral gericht was op de gebruiksvoorwaarden en de gevaren voor misbruik, met name op het vlak van de persoonlijke levenssfeer.

De wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer trad op 18 juli 1990 in werking zonder dat het probleem van het gebruik van automatische toestellen voor registratie van overtredingen wettelijk werd geregeld.

A la suite de cela, le Collège des procureurs généraux, sous la présidence du Ministre de la Justice, a pris le 15 avril 1991 la décision de ne plus autoriser l'installation d'appareils de détection automatique des infractions.

Le Ministre de la Justice a en outre précisé à l'époque aux forces de l'ordre que la présence d'un ou de plusieurs agents qualifiés sur les lieux ne pouvait être limitée à une présence purement passive et symbolique. Il leur fallait au contraire assurer une présence active, de manière à permettre aux magistrats de connaître les circonstances dans lesquelles l'infraction a été commise (conditions météorologiques, état de la voirie, densité de la circulation, ainsi que toute donnée utile quant au comportement de l'automobiliste).

Le présent titulaire du département des Communications a estimé nécessaire de rouvrir le dossier, quitte à déterminer des modalités d'usage strict de ces appareils. Mais, plutôt que de rédiger directement un nouvel avant-projet de loi, c'est la voie de l'action par étapes qui a été choisie.

Par lettre du 22 octobre 1992, le Ministre a dès lors saisi son collègue de la Justice sur le principe de relancer le débat. Ce dernier a marqué son accord pour l'installation d'un groupe de travail interministériel, qui serait chargé de dresser l'inventaire des modifications légales et/ou réglementaires à apporter et d'en définir les lignes directrices (notamment dans quelles conditions il pourrait être fait usage d'appareils automatiques pour contrôler certaines infractions).

Il a ensuite fallu constituer ce groupe de travail et, pour ce faire, connaître la liste des représentants que les ministres de la Justice et de l'Intérieur ainsi que le Collège des procureurs généraux allaient désigner. C'est chose faite depuis peu et le directeur général de l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure va pouvoir réunir le groupe et entamer les travaux.

Le Ministre propose dès lors de faire étudier la proposition de loi en discussion par ce groupe de travail interministériel.

La mise en œuvre de moyens automatiques de contrôle va en effet multiplier le nombre de constatations « au vol » et il peut paraître opportun de prévoir en parallèle un texte légal responsabilisant le titulaire d'une marque d'immatriculation en cas de non-identification de l'auteur de l'infraction. ».

b) Rapport (15 juin 1993) sur les résultats de la réunion du groupe de travail interministériel

« Au cours des débats du groupe interministériel, le représentant du Ministre de la Justice a déclaré que ce dernier ne s'opposait pas au principe de l'utilisation des appareils sans présence d'agents qualifiés, mais qu'il convenait de tenir compte des réserves

Dientengevolge heeft het College van de procureurs-generaal onder het voorzitterschap van de minister van Justitie op 15 april 1991 de beslissing genomen, de installatie van automatische toestellen voor registratie van overtredingen niet meer toe te staan.

De minister van Justitie heeft toen bovendien aan de politie gepreciseerd dat de aanwezigheid van een of meer bevoegde agenten ter plekke niet mocht worden beperkt tot een louter passieve en symbolische aanwezigheid. Zij moesten integendeel voor een actieve aanwezigheid zorgen, zodat de magistraten de omstandigheden zouden kennen waarin de overtreding werd begaan (weersomstandigheden, toestand van de weg, verkeersdensiteit, evenals elk nuttig gegeven over het rijgedrag van de automobilist).

De huidige minister van Verkeerswezen heeft het nodig geacht het dossier opnieuw te openen, ten einde de strikte gebruiksvoorwaarden voor deze apparatuur vast te stellen. Maar eerder dan direct een nieuw voorontwerp van wet op te stellen, heeft hij een stapsgewijze benadering verkozen.

Bij brief van 22 oktober 1992 heeft de minister bijgevolg zijn collega van Justitie het principe voorgesteld om het debat weer te openen. Deze laatste heeft met de installatie van een interministeriële werkgroep ingestemd, die zou worden belast met het opmaken van een inventaris van de aan te brengen wijzigingen in de wetten of verordeningen en met het bepalen van de krachtlijnen ervan (met name onder welke voorwaarden automatische toestellen voor de controle van bepaalde overtredingen kunnen worden gebruikt).

Daarna moest bovengenoemde werkgroep worden samengesteld en daartoe moest kennis worden genomen van de lijst van vertegenwoordigers die de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken en het College van de procureurs-generaal zouden aanwijzen. Dat is onlangs gebeurd en de directeur-generaal van het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur zal de groep kunnen bijeenbrengen om de werkzaamheden aan te vatten.

De minister stelt dan ook voor het besproken wetsvoorstel door bovengenoemde interministeriële werkgroep te laten bestuderen.

De aanwending van automatische controlemiddelen zal het aantal vaststellingen « in de vlucht » immers doen toenemen, waardoor het nuttig kan lijken eveneens te voorzien in een wettekst die de houder van een inschrijvingskenteken, bij gemis aan identificatie van de overtreder, verantwoordelijk stelt. ».

b) Verslag (15 juni 1993) over de resultaten van de vergadering van de interministeriële werkgroep

« Tijdens de debatten van de interministeriële werkgroep heeft de vertegenwoordiger van de minister van Justitie verklaard dat deze zich niet verzet tegen het principe van het gebruik van toestellen zonder de aanwezigheid van bevoegd personeel,

exprimées par les parquets généraux et certaines juridictions.

Les directives destinées aux forces de l'ordre recommandent de ne plus procéder à de tels constats automatiques.

Il a encore été fait observer que les constats automatiques excluent la prise en comptes des diverses circonstances de l'infraction et des informations complémentaires éventuelles apportées par les agents verbalisateurs, éléments qui permettent aux juges d'apprécier.

Certains participants ont fait remarquer que le nombre et la gravité des accidents restent très préoccupants et qu'un meilleur respect des règles doit être atteint. La mise en place d'appareils automatiques constitue une possibilité de contrôle et de répression qui a surtout un impact de dissuasion important sur les conducteurs. Ils regrettent donc que certaines objections empêchent de mettre en œuvre de tels systèmes.

Il est précisé que les infractions visées sont essentiellement les excès de vitesse, le franchissement des lignes blanches continues et le non-respect des feux lumineux.

Les garanties relatives à la fiabilité des appareils utilisables et les conditions de leur utilisation ont retenu l'attention. Cette fiabilité ne peut être mise en doute sous peine de discréditer non seulement les installations nouvelles, mais en même temps les appareillages qui sont en fonction actuellement.

La plupart des participants considèrent que tous les appareillages de détection devraient faire l'objet d'une homologation et d'un étalonnage réglementaire malgré les contraintes que de telles procédures représentent. L'instauration de règlements techniques et de procédures d'homologation risque cependant d'entraîner une procédure assez lourde et de retarder les possibilités d'utilisation de ces appareils. Actuellement, en effet, les appareils tels que les Multanova font bien l'objet des étalonnages requis, mais ceux-ci ne sont pas soumis à des normes réglementaires nationales ou internationales.

La question de la localisation ou du placement de ces appareils a aussi été discutée. L'attention a été attirée en particulier sur le fait qu'il faut éviter de placer ces appareils à des endroits où leur présence est peu justifiée sur le plan de la sécurité routière, mais aussi à des endroits où leur fonctionnement peut être douteux ou perturbé comme, par exemple, à proximité de lignes électriques à haute tension ou dans les virages.

Il a été proposé que le placement de ces appareils soit soumis à des conditions d'appréciation d'une commission régionale, composée de représentants des autorités judiciaires, des gestionnaires de la voirie et de responsables de la gendarmerie et de la police.

mais dat men rekening dient te houden met het door de parketten-generaal en bepaalde rechtbanken gemaakte voorbehoud.

In de richtlijnen voor de ordediensten staat de aanbeveling niet meer tot zulke automatische vaststellingen over te gaan.

Er werd nog opgemerkt dat de automatische vaststellingen de inaanmerkingneming uitsluiten van de verschillende omstandigheden van de overtreding en van eventuele bijkomende informatie door de bekeurders, elementen die het de rechter mogelijk maken te oordelen.

Sommige deelnemers hebben erop gewezen dat het aantal en de ernst van de ongevallen zorgwekkend blijven en dat men tot een betere naleving van de regels moet komen. De installatie van automatische toestellen vormt een controle- en beteugelingsmogelijkheid die vooral een aanzienlijke afschrikking van de bestuurders tot gevolg heeft. Zij betreuren dus dat bepaalde bezwaren de invoering van zulke systemen in de weg staan.

Gepreciseerd wordt dat de beoogde overtredingen hoofdzakelijk bestaan uit snelheidsovertredingen, de overschrijding van doorlopende witte strepen en de niet-inachtneming van de verkeerslichten.

Ook de waarborgen qua betrouwbaarheid van de gebruikte toestellen en de gebruiksvoorwaarden ervan hebben aandacht gekregen. Deze betrouwbaarheid kan niet in twijfel worden getrokken, op gevaar af niet alleen de nieuwe installaties, maar ook de momenteel functionerende toestellen in diskrediet te brengen.

De meeste deelnemers menen dat alle detectietoestellen zouden moeten worden gehomologeerd en réglementair geijkt, ondanks de hinderpalen die zulke procedures vormen. De invoering van technische reglementen en homologatieprocedures brengt echter het risico mee van een logge procedure en kan het gebruik van deze toestellen vertragen. Momenteel zijn toestellen zoals de Multanova wel het voorwerp van de vereiste ijkingen, maar deze zijn niet onderworpen aan nationale of internationale reglementaire normen.

Het punt van de lokatie of plaatsing van deze toestellen werd eveneens besproken. De aandacht werd inzonderheid gevestigd op het feit dat er moet worden vermeden deze toestellen te plaatsen op locaties waar hun aanwezigheid weinig verantwoord is op het vlak van de verkeersveiligheid, maar eveneens op plaatsen waar hun werking twijfelachtig kan zijn of kan worden gestoord, bijvoorbeeld in de nabijheid van elektrische hoogspanningslijnen of in bochten.

Er werd voorgesteld de plaatsing van deze toestellen te onderwerpen aan de beoordelingsvoorwaarden van een gewestelijke commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van de gerechtelijke overheden, de wegbeheerders en de autoriteiten van rijkswacht en politie.

Il est également envisageable que des postes de contrôle fixes soient mis en place par des gestionnaires de la voirie à des endroits déterminés et qu'ils soient utilisables pour le constat des infractions, mais également pour l'enregistrement et la régulation du trafic routier.

A la lumière des débats du groupe interministériel, il apparaît que, si la finalité de la proposition de loi est acceptable, certains points nécessitent encore un examen plus approfondi.

Le Ministre propose par conséquent de charger le groupe interministériel de continuer ses travaux, de façon à ce que puisse être déposé un projet de loi qui réglerait l'ensemble de la question. ».

III. — DISCUSSION GENERALE

La fiabilité des appareils de constatation des infractions

Un membre estime qu'il est erroné d'expliquer l'opposition aux appareils de détection automatique par le seul argument du respect de la vie privée.

Lors des travaux préparatoires de la loi du 18 juillet 1990, de vives réticences s'étaient en effet exprimées au sein de la Commission de l'Infrastructure de la Chambre à propos de la fiabilité des appareils de détection des infractions. C'est surtout la fiabilité des radars qui avait été mise en question. Un amendement avait d'ailleurs été déposé par MM. Lebrun, Tomas et M. Harmegnies (Doc. n° 1062/3-89/90), qui visait à limiter à deux infractions la constatation d'infractions par des appareils automatiques : le franchissement d'un feu rouge et l'engagement sur un passage à niveau.

L'intervenant rappelle les déficiences du radar, qui avaient été également soulignées à l'époque.

Il estime que les principes sur lesquels repose le fonctionnement du radar sont à la base d'erreurs dans les mesures effectuées. L'utilisation des radars nécessite en effet, selon les instructions mêmes des constructeurs, le respect d'un certain nombre de précautions. A défaut d'une stricte observance de ces conditions, des mesures non fiables peuvent être enregistrées.

Les erreurs de mesure peuvent en fait résulter de huit hypothèses essentielles :

- le cinémomètre ne doit pas être placé en courbe, ni à moins de 100 mètres de la fin de celle-ci;
- il doit être positionné à une hauteur d'au moins 70 cm;
- la présence d'une source d'émission d'onde électrique ou radio-électrique est également de nature à fausser la mesure;
- il faut que le radar soit positionné de façon à ce que son faisceau forme un angle de 25 degrés avec l'axe de la route;

Ook kan worden overwogen om op welbepaalde plaatsen vaste controleposten te doen installeren door de wegbeheerders en deze te doen dienen voor de vaststelling van overtredingen, maar eveneens voor de registratie en de regeling van het wegverkeer.

Uit de discussies van de interministeriële werkgroep blijkt dat hoewel de finaliteit van het wetsvoorstel aanvaardbaar is, bepaalde punten nog grondig moeten worden onderzocht.

De minister stelt bijgevolg voor de interministeriële werkgroep ermee te belasten deze werkzaamheden voort te zetten, zodat een wetsvoorstel kan worden ingediend dat de hele kwestie regelt. ».

III. — ALGEMENE BESPREKING

Betrouwbaarheid van de toestellen die de overtredingen vaststellen

Een lid zoekt voor het verzet tegen de automatische controletoeestellen een andere verklaring dan louter en alleen de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Tijdens de werkzaamheden die aan de wet van 18 juli 1990 voorafgingen, werd in de Kamercommissie voor de Infrastructuur immers het strengste voorbehoud gemaakt bij de betrouwbaarheid van de controletoeestellen; vooral over de betrouwbaarheid van de radars rezen twijfels. De heren Lebrun, Tomas en M. Harmegnies hebben toen overigens een amendement ingediend (Stuk n° 1062/3, 1989-1990), dat er toe strekte de vaststelling van overtredingen door automatische controletoeestellen te beperken tot twee gevallen, met name « een rood licht negeren » en « zich op een overweg begeven wanneer dit verboden is ».

Spreeker memoreert de tekortkomingen van de radar, die ook toentertijd werden onderstreept.

Hij meent dat de voorwaarden voor het gebruik van de radar leiden tot fouten bij de metingen. Het hanteren van de radartoeestellen vereist immers volgens de gebruiksaanwijzingen van de fabrikanten een aantal voorzorgen. In geval die voorwaarden niet strikt worden nageleefd, is het mogelijk dat onbetrouwbare metingen worden verricht.

Meetfouten kunnen in feite acht hoofdoorzaken hebben :

- de snelheidsmeter mag niet in een bocht worden opgesteld en evenmin binnen een afstand van 100 meter daarvandaan;
- hij moet ten minste 70 cm boven de grond staan;
- ook de aanwezigheid van een bron die elektrische of radio-elektrische golven uitzendt, kan de meting vervalsen;
- de radar moet zo worden opgesteld dat zijn stralenbundel een hoek van 25 graden met het midden van de weg maakt;

— l'appareil doit se trouver à une distance de 1,5 mètre à 3 mètres du bord de la chaussée contrôlée;

— aucun obstacle (herbes hautes, branchages, panneaux, etc.) ne doit se trouver dans son faisceau;

— il ne doit pas pleuvoir au moment du contrôle;

— enfin, si la voiture contrôlée entame ou termine un dépassement, la mesure est également faussée.

A l'étranger, des études ont mis en évidence la fréquence des erreurs de maniement chez les utilisateurs. En même temps, la fiabilité du radar a été mise en doute dans plusieurs jugements.

Des consignes d'utilisation très strictes ont dès lors été données aux forces de l'ordre dans la plupart des pays voisins.

Dans ces conditions, il est totalement inadmissible qu'en Belgique, les représentants des forces de l'ordre soient peu — voire pas du tout — informés du respect rigoureux des prescriptions que réclame l'utilisation de l'appareil et que l'on ne semble pas constater de volonté de remédier à cette situation. L'intervenant déplore que, lors des auditions organisées par la Commission le 23 mars dernier, nul responsable n'ait en effet paru envisager la rédaction d'un manuel à l'intention des utilisateurs des radars.

Le membre déclare pouvoir par contre accepter l'utilisation d'appareils de détection des infractions fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés quand il s'agit de déclenchement de photos lors du franchissement de feux rouges, de passages pour piétons, de passages à niveau, à l'instar de ce que proposait l'amendement de MM. Lebrun, Tomas et M. Harmegnies cité ci-avant.

L'intervenant demande d'autre part que — ainsi que le prévoyait d'ailleurs cet amendement — le contrevenant soit informé de manière détaillée des circonstances dans lesquelles l'infraction a été constatée, afin que les droits de la défense soient assurés. A l'heure actuelle, où les radars utilisés le sont pourtant par des agents des forces de l'ordre, cette information fait défaut (cette question est davantage détaillée au point IV ci-après).

Le Ministre souligne la nécessité de s'entourer de garanties en ce qui concerne la fiabilité des appareils. Les objections soulevées confirment le bien fondé de l'approche prônée par lui (cf. le point II ci-avant).

Un membre se déclare ébranlé par les arguments avancés par le premier intervenant.

Il attire l'attention sur la nécessité d'éviter l'erreur courante qui consiste à légiférer trop rapidement, pour constater ensuite que des problèmes se posent sur le plan de l'applicabilité des décisions prises. Cette constatation peut d'ailleurs être faite en ce qui concerne les limitations de vitesse elles-mêmes, souvent fixées d'une façon que l'intervenant juge aberrante, parce que non réaliste.

— het toestel moet tussen 1,5 meter en 3 meter van de rand van de gecontroleerde rijweg staan;

— in de stralenbundel mag zich geen hindernis (hoog gras, takken, borden, enz.) bevinden;

— op het ogenblik van de controle mag het niet regenen;

— tot slot wordt de meting ook vervalst wanneer het gecontroleerde voertuig een inhaalmaneuver begint of afmaakt.

In het buitenland hebben studies duidelijk aangetoond dat de gebruikers bij het hanteren van controletoeestellen tal van fouten maken. Tegelijk werd in menig vonnis de betrouwbaarheid van de radar in twijfel getrokken.

In de meeste ons omringende landen kregen de ordediensten dan ook strikte gebruiksaanwijzingen.

Mede gelet daarop is het volstrekt ontoelaatbaar dat de ordediensten in België weinig of zelfs helemaal geen kennis krijgen van het vereiste dat ze de voorschriften die het gebruik van het toestel meebrengt, strikt in acht moeten nemen. Het gaat ook hoegenaamd niet op dat men blijkbaar niet van plan is die toestand te verhelpen. Spreker vindt het jammer dat tijdens de door de Commissie op 23 maart jongstleden georganiseerde hoorzittingen, blijkbaar geen enkele functionaris het opportuun vond een handleiding voor de radargebruikers uit te werken.

Het lid verklaart daarentegen wel te kunnen instemmen met het gebruik van onbemande toestellen om overtredingen vast te stellen wanneer het er om gaat een bestuurder te flitsen wanneer die een rood licht negeert, of te flitsen op oversteekplaatsen voor voetgangers of op overwegen, zoals dat ook door voormeld amendement van de heren Lebrun, Tomas en Harmegnies wordt voorgesteld.

Spreker vraagt anderzijds — zoals overigens in dat amendement was voorgesteld — dat de overtreder nauwkeurig wordt ingelicht over de omstandigheden waarin de overtreding werd vastgesteld, zodat de rechten van de verdediging gewaarborgd zijn. Hoewel de gebruikte radars momenteel door agenten van de ordediensten worden bediend, wordt die informatie niet meegedeeld (dat aspect komt in punt IV (cf. *infra*) verder aan bod).

De minister benadrukt dat de betrouwbaarheid van de toestellen absoluut buiten kijf moet staan. De geformuleerde bezwaren bevestigen de gegrondheid van de aanpak die hij aanbeveelt (cf. voormeld punt II).

Een lid zegt geschokt te zijn door de argumenten die de eerste spreker heeft aangevoerd.

Hij beklemtoont dat men zich dient te hoeden voor de vaak voorkomende vergissing die erin bestaat overhaast wetten te maken en daarna te constateren dat het met de toepasbaarheid van de genomen beslissingen niet meevalt. Die opmerking geldt trouwens ook voor de snelheidsbeperkingen zelf, die vaak op een onrealistische en dus absurde manier worden bepaald.

Il se range dès lors à l'approche proposée par le Ministre.

L'auteur et d'autres membres estiment que, si la fiabilité des appareils employés constitue certes une question importante, cet argument ne peut cependant être retenu comme fondamental en regard de la gravité de ce qui est en cause ici, c'est-à-dire le problème de la sécurité routière en Belgique et la tragédie des victimes de la route.

L'auteur rappelle que, sur le plan de la fiabilité, il n'y a de toute manière pas vraiment de différence entre le maintien des contrôles actuels en présence d'agents qualifiés et l'instauration de contrôles sans la présence de ceux-ci : tant l'homme que l'appareil sont faillibles.

Un autre intervenant estime que les arguments avancés à l'encontre de la fiabilité des radars ne relèvent pas d'une opposition entre différents types de contrôles, mais d'une opposition aux contrôles mêmes.

L'auteur rappelle que, aux termes de la proposition de loi en discussion, les normes techniques imposées pour les appareils seront fixées par arrêté royal. Il conviendrait que les normes choisies soient très strictes.

Un autre intervenant fait observer que, la détection des infractions sans la présence d'agents qualifiés étant pratiquée dans la plupart des pays voisins, il devrait être possible de se fonder sur l'expérience déjà largement disponible à l'étranger pour régler rapidement la question de l'homologation et de l'étalonnage soulevée par le Ministre.

Le Ministre déclare qu'il demandera à l'IBSR de s'informer sur les expériences menées à l'étranger.

Le premier intervenant conteste l'argument selon lequel la présence ou non d'agents verbalisateurs ne modifierait guère la situation en ce qui concerne l'emploi du radar. Il rappelle les directives données à ce sujet par le Ministre de la Justice.

Il insiste d'autre part pour que toute procédure d'homologation et de réglementation fasse l'objet d'une démarche aussi rigoureuse que celle qui est adoptée dans le cas des éthylomètres.

Enfin, il demande qu'avant toute prise de décision, la Commission procède à l'audition d'experts pour juger de la fiabilité des radars.

La protection de la vie privée

Un membre fait observer que, dès lors qu'on ne peut identifier le parcours effectué par une personne à partir d'une photo, il est très exagéré de parler d'atteinte à la vie privée. En outre, en quoi la situa-

Het lid is het dan ook eens met de manier waarop de minister voorstelt het vraagstuk te benaderen.

De indiener van het voorstel en nog een aantal andere leden zijn van mening dat, hoewel de betrouwbaarheid van de gebezigde toestellen weliswaar van belang is, dat argument evenwel niet de doorslag mag geven ten aanzien van het gewichtige probleem dat hier aan de orde is, met name het probleem van de verkeersveiligheid in België en de tragedie van de slachtoffers van het wegverkeer.

De indiener voegt eraan toe dat er op het vlak van de betrouwbaarheid hoe dan ook geen echt verschil bestaat tussen het behoud van de huidige controles met bevoegde personen en de invoering van controles met onbemande toestellen, want, zowel mens als toestel kunnen falen.

Een andere spreker is de mening toegedaan dat de argumenten die tegen de betrouwbaarheid van het radarsysteem worden aangevoerd niets met een tegenstelling tussen verschillende controletypes, maar alles met verzet tegen de controles zelf te maken hebben.

De indiener herinnert eraan dat de voor de apparatuur geldende technische normen luidens de tekst van het wetsvoorstel bij koninklijk besluit zullen worden vastgesteld; het is dan ook aan te bevelen die normen zeer streng te maken.

Een ander lid vestigt er de aandacht op dat, aangezien de meeste van onze buurlanden voor het opsporen van verkeersovertradingen gebruik maken van onbemande apparatuur, wij van de in het buitenland reeds op ruime schaal opgedane ervaring zouden kunnen profiteren om tot een spoedige regeling te komen van het door de minister ter sprake gebrachte punt van de homologatie en de ijking van de toestellen.

De minister verklaart dat hij het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIV) zal vragen naar de resultaten van die buitenlandse experimenten te informeren.

De eerste spreker betwist het argument als zou het al of niet aanwezig zijn van verbaliserende personen vrijwel niets veranderen aan het vraagstuk van het oordeelkundige gebruik van het radarsysteem. Hij herinnert aan de in dat verband door de minister van Justitie gegeven richtlijnen.

Overigens legt hij er de nadruk op dat voor iedere procedure op het gebied van de homologatie en de reglementering van de apparatuur even strenge maatregelen zouden worden gehanteerd als die welke voor de alcoholmeters gelden.

Tot slot vraagt hij dat de Commissie, alvorens ze knopen doorhakt, deskundigen in de arm neemt om de betrouwbaarheid van de radartoestellen te testen.

De bescherming van de persoonlijke levenssfeer

Aangezien uit een foto niet kan worden opgemaakt welk traject een persoon vóór en na het nemen van die foto gevolgd heeft, is het volgens een lid erg overdreven om van een aantasting van de persoonlijk-

tion diffère-t-elle d'un contrôle effectué en présence d'un agent qualifié ?

L'auteur et un autre intervenant attirent l'attention sur l'omniprésence des caméras à l'heure actuelle, et font observer que personne ne songe apparemment à la remettre en cause.

Un autre membre met en avant la nécessité de concilier les impératifs de la sécurité routière et ceux de la protection de la vie privée.

C'est principalement pour mieux garantir ce deuxième objectif que plusieurs membres proposent de modifier le texte de la proposition (la question de la protection de la vie privée est dès lors davantage développée dans la discussion des amendements — voir point IV ci-après).

*
* *

L'auteur se réjouit qu'il ressorte de la réponse du Ministre (voir point II ci-avant) que la position du département de la Justice a évolué positivement depuis 1991.

Il estime qu'il revient au Parlement, par l'adoption de la proposition de loi en discussion, d'indiquer clairement la volonté du législateur en la matière, en prenant position sur le plan du principe.

La plupart des intervenants se prononcent positivement sur ce point, en soulignant, en réponse aux objections formulées à l'encontre de la fiabilité du radar, qu'il s'agit ici de prendre position en faveur du principe.

Il est d'autre part demandé que les exigences qui devront être fixées par arrêté royal soient rigoureuses, de manière à garantir aux appareils de détection automatique des infractions une fiabilité maximale. Plusieurs intervenants attirent également l'attention sur la nécessité de ne pas traîner sur le plan de la mise en œuvre.

Le Ministre souligne que, eu égard aux contraintes résultant de la nécessité d'instaurer règlements techniques et procédures d'homologation, il serait irréaliste d'attendre une utilisation des appareils automatiques de détection des infractions à bref délai.

Une volonté se dégage toutefois au sein de la Commission pour ne pas attendre davantage sur le plan de la législation.

ke levenssfeer te spreken. Waarin verschilt die toestand overigens van die van controles met bemande toestellen ?

De indiener en een andere spreker attenderen er op dat de aanwezigheid van camera's thans *legio* is en dat blijkbaar niemand daar nog graten in ziet.

Een ander lid legt er de klemtoon op dat de voorschriften van de verkeersveiligheid en die inzake de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer met elkaar verenigbaar moeten zijn.

Hoofdzakelijk met het doel meer garanties te bieden dat dit tweede oogmerk wordt bereikt, stellen verscheidene leden voor de tekst van het voorstel te wijzigen (het punt van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer komt derhalve meer gedetailleerd aan de orde in de bespreking van de amendementen — zie onderstaand IV).

*
* *

De indiener verheugt er zich over dat de ontwikkeling van het standpunt van het departement van Justitie sedert 1991 een gunstige wending genomen heeft, zoals blijkt uit het antwoord van de minister (zie bovenstaand punt II).

Hij meent dat het de taak van het Parlement is om, met de goedkeuring van het aan de orde zijnde wetsvoorstel en door een principiële standpuntbepaling, duidelijk aan te geven dat het de wetgever ernst is.

De meeste sprekers zijn het op dat punt eens. Ter weerlegging van de tegen de betrouwbaarheid van het radarsysteem geopperde bezwaren, beklemtonen zij voorts dat het er in dit geval om te doen is zich voor het principe uit te spreken.

Anderzijds wordt gevraagd dat de bij koninklijk besluit vastgestelde voorwaarden streng genoeg zouden zijn om de voor het automatisch opsporen van overtredingen gebezigde toestellen zo betrouwbaar mogelijk te maken. Een aantal andere leden vraagt met aandrang dat met de concrete toepassing van het voorstel niet zou worden getalmd.

De minister beklemtoont dat het, gelet op de verplichtingen als gevolg van de noodzakelijke invoering van technische reglementen en homologatieprocedures, niet realistisch zou zijn op korte termijn een ruime verspreiding van de automatische toestellen voor het opsporen van overtredingen te verwachten.

De Commissie blijkt echter niet langer te willen wachten om in deze aangelegenheid wetgevend op te treden.

IV. — EXAMEN DES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION ET VOTES

Cet examen s'est déroulé en deux temps (réunions du 29 juin et du 13 juillet).

Lors de la réunion du 13 juillet, le gouvernement a déposé quatre amendements (n^{os} 14, 15, 16 et 17 — voir ci-après).

Le Ministre souligne que ces amendements, fruit d'une concertation organisée au sein d'un groupe de travail rassemblant des représentants des Ministres de la Justice et des Communications, de l'Administration de la circulation et de l'IBSR, ont été conçus comme une proposition globale tentant de rencontrer les différents points de vue exprimés par les membres durant les premières réunions de la Commission et traduits dans les divers amendements déposés précédemment (amendements n^{os} 1 à 13 — voir Doc. n^o 474/2 et 3).

1^{er} alinéa de la proposition

L'amendement n^o 14 du gouvernement (Doc. n^o 474/4) modifie la disposition préliminaire, de manière à éviter la suppression du deuxième alinéa de l'article 62 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968. Il est donc proposé de maintenir la disposition actuelle imposant d'adresser aux contrevenants une copie du procès-verbal dans un délai de huit jours à compter de la date de la constatation des infractions.

Un second amendement (n^o 19) est proposé par *M. M. Harmegnies*. Son objet étant identique à celui de l'amendement du gouvernement, il est retiré par son auteur.

Un membre se demande si, eu égard à l'augmentation du nombre de contrôles qu'entraînera précisément l'introduction d'appareils automatiques, il est raisonnable de maintenir le délai de huit jours prévu par la législation actuelle pour transmettre aux contrevenants une copie du procès-verbal : ce délai ne devrait-il pas plutôt être allongé ?

L'auteur estime au contraire que le délai de huit jours prévu devrait pouvoir être observé d'autant plus facilement que les contrôles seront effectués par des appareils automatiques. Qu'en est-il toutefois pour les constatations toujours effectuées par des agents qualifiés ?

Le Ministre répond que le délai de huit jours constitue une disposition générale qui est également valable dans d'autres cas.

Ainsi qu'indiqué ci-avant, le texte proposé par le gouvernement résulte d'une concertation à laquelle ont participé, entre autres, les départements de la Justice et des Communications. Les représentants de ceux-ci ont donc estimé que le délai prévu pourrait être respecté.

IV. — BESPREKING VAN DE BEPALINGEN VAN HET VOORSTEL EN STEMMINGEN

Deze bespreking werd over twee vergaderingen gespreid (te weten op 29 juni en 13 juli).

Tijdens de vergadering van 13 juli heeft de regering vier amendementen (n^{rs} 14, 15, 16 en 17 — zie hieronder) ingediend.

De minister wijst erop dat deze amendementen het resultaat zijn van overleg dat is gevoerd in een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de ministeries van Justitie en van Verkeerswezen, alsmede van het Bestuur van het Vervoer en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Hij benadrukt dat deze amendementen moeten worden gezien als een allesomvattend voorstel waarbij wordt tegemoet gekomen aan standpunten die tijdens de eerste vergaderingen van de commissie door diverse leden zijn geuit en die in vroegere amendementen zijn uitgewerkt (zie amendementen n^{rs} 1 tot 13, zie Stuk n^{rs} 474/2 en 3).

Eerste lid van het voorstel

Amendement n^o 14 van de regering (Stuk n^o 474/4) strekt tot wijziging van de inleidende volzin, ten einde te voorkomen dat het bepaalde in artikel 62, tweede lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 komt te vervallen. Voorgesteld wordt, de huidige bepaling met betrekking tot de verplichting om de overtreders binnen acht dagen na de vaststelling van de overtreding een proces-verbaal te doen toekomen, te handhaven.

Een tweede amendement (n^o 19) wordt ingediend door de heer *M. Harmegnies*. Deze trekt zijn amendement in, omdat het dezelfde strekking heeft als het amendement van de regering.

Een lid wenst te weten of het redelijk is de termijn van acht dagen voor de toezending van de processen-verbaal te handhaven, gelet op het feit dat het aantal controles zal toenemen doordat geautomatiseerde apparatuur wordt gebruikt. Moet deze termijn niet worden verlengd ?

De indiener brengt daartegen in dat het gebruik van geautomatiseerde apparatuur het juist gemakkelijker moet maken om deze termijn van acht dagen in acht te nemen. Wat is evenwel de situatie terzake van de vaststellingen die door politie-ambtenaren worden gedaan ?

De minister antwoordt dat de termijn van acht dagen een algemene bepaling is en derhalve ook voor andere gevallen geldt.

Zoals al eerder is aangegeven, is de door de regering voorgestelde tekst het resultaat van overleg met onder meer de departementen van Justitie en Verkeerswezen. De vertegenwoordigers van deze departementen zijn kennelijk van oordeel geweest dat het mogelijk is voormelde termijn na te leven.

D'autres considérations sur la copie du procès-verbal ont été formulées lors de l'examen de l'amendement n° 18 de M. M. Harmegnies et de l'amendement n° 15 du gouvernement (voir ci-après).

*
* *

L'amendement n° 14 du gouvernement est adopté par 14 voix et 2 abstentions.

1^{er} alinéa du texte proposé (deuxième alinéa de la proposition)

L'amendement n° 7 de M. Marc Harmegnies (Doc. n° 474/3), présenté en ordre principal, vise à supprimer cette disposition.

L'auteur estime en effet que préciser que les agents des forces de l'ordre constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve de contraire constitue une redondance, puisque tel est de toute façon normalement le cas pour des agents assermentés.

D'autre part, la formulation du 1^{er} alinéa proposé relève d'une interprétation beaucoup plus large que celle établie par la jurisprudence. Selon celle-ci, en effet, « les procès-verbaux dressés par des agents qualifiés font foi jusqu'à preuve du contraire des constatations matérielles faites par ces agents dans les limites de leurs attributions; cette foi ne s'attache toutefois pas aux déductions que ceux-ci tirent de ces constatations » (Cassation, 2^e Chambre, 12 mars 1986).

L'amendement n° 10 du même auteur (Doc. n° 474/3), présenté en ordre subsidiaire, vise à compléter le texte du premier alinéa proposé, en faisant expressément référence à la restriction établie par la Cour de cassation. L'auteur estime qu'il est d'autant plus impératif de respecter cette précaution que la fiabilité de certains des appareils utilisés pour la détection des infractions — en l'occurrence, les radars — a été mise en question durant la discussion générale.

A la suite de ces observations, le Ministre précise que, s'il paraît techniquement préférable de s'en tenir à la formulation initiale, celle-ci doit s'entendre en pleine conformité avec la jurisprudence établie par la Cour de cassation.

En raison, d'une part, de cette précision donnée par le Ministre et, d'autre part, du caractère équilibré et circonstancié des amendements (n°s 14 à 17) déposés lors de la dernière réunion par le gouvernement et tendant à un remodelage global de la proposition, les amendements n°s 7 et 10 sont retirés par leur auteur.

Bij de bespreking van het door de heer M. Harmegnies ingediende amendement n° 18 alsmede van amendement n° 15 van de regering zijn nog andere overwegingen inzake het afschrift van het proces-verbaal aan de orde gesteld (zie hieronder).

*
* *

Amendement n° 14 van de regering wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

Eerste lid van de voorgestelde tekst (tweede lid van het voorstel)

Amendement n° 7 van de heer Marc Harmegnies (Stuk n° 474/3), ingediend in hoofdorde, strekt ertoe deze bepaling weg te laten.

Spreeker is van oordeel dat het eenodeloze herhaling is te preciseren dat de agenten van de ordediensten de overtredingen vaststellen door processen-verbaal die bewijs opleveren zolang het tegendeel niet is bewezen, aangezien dat voor beëdigde agenten normaal al het geval is.

Verder gaat de lezing van het eerste lid uit van een veel ruimere interpretatie dan die welke in de rechtspraak is erkend. Volgens de rechtspraak gelden de processen-verbaal die door bevoegde agenten worden opgemaakt, immers tot het bewijs van het tegendeel is geleverd, als bewijs van de materiële vaststelling die de agenten in het kader van hun bevoegdheden hebben gedaan; die bewijskracht strekt zich evenwel niet uit tot de gevolgtrekkingen die de agenten uit hun vaststellingen maken (Cassatie, 2^e Kamer, 12 maart 1986).

Amendement n° 10 van dezelfde indiener (Stuk n° 474/3), ingediend in bijkomende orde, strekt ertoe het eerste lid aan te vullen met een uitdrukkelijke verwijzing naar de beperking die door het Hof van Cassatie is ingesteld. De indiener is van oordeel dat het voorbehoud van het hof in acht moet worden genomen, zeker nu tijdens de algemene bespreking vragen zijn gesteld bij de betrouwbaarheid van sommige van de toestellen die worden gebruikt om overtredingen vast te stellen — in casu de radartoestellen.

In antwoord op die opmerkingen zegt de minister dat het wetgevingstechnisch gezien de voorkeur verdient de oorspronkelijke lezing te behouden, en dat die volledig in overeenstemming met de rechtspraak van het Hof van Cassatie begrepen moet worden.

Ingevolge eensdeels deze door de minister gegeven precisering en anderdeels de omstandige evenwichtige amendementen n°s 14 tot 17, die tijdens de laatste vergadering door de regering zijn ingediend en die ertoe strekken het voorstel een volkomen nieuwe gestalte te geven, worden de amendementen n°s 7 en 10 door de indiener ervan ingetrokken.

2^e alinéa du texte proposé (troisième alinéa de la proposition)

Un premier amendement (n° 1, Doc. n° 474/2) est déposé par M. Grimberghs.

Il vise à remplacer cette disposition pour qu'il soit précisé, de manière limitative, dans quels cas la constatation des infractions peut se faire sans la présence d'un agent verbalisateur. Cette possibilité est limitée au franchissement d'un feu rouge, à l'engagement sur un passage à niveau et, pour ce qui est du contrôle des limitations de vitesse, aux infractions se produisant à des points noirs de la voie publique.

L'amendement donne par ailleurs une définition de ces points noirs (il faut que s'y soient produits au moins trois accidents avec blessures corporelles au cours d'un an) et prévoit que ceux-ci feront l'objet d'une signalisation spécifique.

L'auteur de l'amendement souligne que le but n'est pas de verbaliser au maximum, mais de veiller à un meilleur respect du code de la route et d'augmenter ainsi la sécurité aux endroits dangereux.

Un second amendement (n° 4, Doc. n° 474/2) est introduit par MM. Vautmans et Ramoudt. L'un des auteurs fait observer que la philosophie en est semblable à celle sur laquelle se fondait l'amendement précédent (la liste des infractions qui peuvent être constatées sans présence humaine ne comprend toutefois pas le franchissement d'un passage à niveau; la définition des points noirs diffère également quelque peu, puisqu'une déqualification des points noirs est instaurée, si moins de deux accidents avec lésions corporelles se sont produits durant l'année écoulée).

A propos de cette dernière différence, l'auteur du premier amendement juge une telle déqualification dangereuse, car le but recherché en procédant à des contrôles aux points noirs et en attirant l'attention des automobilistes sur ces contrôles est précisément d'augmenter le respect du code de la route. Si cet objectif est atteint, on risque de voir les points dangereux du réseau perdre leur qualification de points noirs après un an, pour la retrouver sans doute par la suite, après que l'endroit, qui aura cessé d'être contrôlé, aura à nouveau fait plusieurs victimes.

L'un des auteurs de l'amendement n° 4 précise que tel n'est pas le but de la restriction apportée. Ce que l'on souhaite, c'est que les points noirs ne le soient pas à titre permanent et qu'il puisse être tenu compte des modifications résultant, par exemple, d'améliorations apportées à l'infrastructure.

L'auteur de la proposition et le Ministre jugent la philosophie des amendements n° 1 et 4 trop restrictive, vu la double condition introduite : la limitation

Tweede lid van de voorgestelde tekst (derde lid van het voorstel)

Een eerste amendement (n° 1, Stuk n° 474/2) wordt ingediend door de heer Grimberghs.

Het strekt ertoe op beperkende wijze te bepalen in welke gevallen overtredingen kunnen worden vastgesteld zonder dat er verbalisanten aanwezig zijn. Die mogelijkheid wordt beperkt tot het niet-respecteren van een rood verkeerslicht, het dwarsen van een overweg en, met betrekking tot de controle op de snelheidsbeperkingen, tot de overtredingen die plaatsvinden op zwarte punten op de openbare weg.

Het amendement geeft trouwens een definitie van die zwarte punten (er moeten zich op die plaatsen in één jaar tijd ten minste drie ongevallen met lichamelijk letsel hebben voorgedaan) en bepaalt dat zij duidelijk moeten worden aangegeven.

De indiener van het amendement onderstreept dat het niet de bedoeling mag zijn een zo groot mogelijk aantal processen-verbaal uit te schrijven, maar te zorgen voor een betere naleving van het verkeersreglement en voor meer veiligheid op gevaarlijke plaatsen.

Een tweede amendement (n° 4, Stuk n° 474/2) wordt ingediend door de heren Vautmans en Ramoudt. Een van de indieners merkt op dat de filosofie sterk lijkt op die van het vorige amendement (in de lijst van de overtredingen die kunnen worden vastgesteld zonder dat er verbalisanten aanwezig zijn, is evenwel het dwarsen van een overweg niet opgenomen; de definitie van de zwarte punten is eveneens lichtjes verschillend, aangezien erin wordt voorzien dat zwarte punten die kwalificatie kunnen verliezen wanneer er zich tijdens het afgelopen jaar minder dan twee ongevallen met lichamelijk letsel hebben voorgedaan).

Wat het laatste onderscheid betreft, vindt de indiener van het eerste amendement een dergelijke uitsluiting van zwarte punten een gevaarlijke zaak. De controles op de zwarte punten worden namelijk juist ingevoerd en de aandacht van de automobilisten wordt precies op die controles gevestigd opdat het verkeersreglement beter kan worden nageleefd. Indien deze doelstelling is bereikt, zouden de gevaarlijke punten in het wegennet hun kwalificatie als zwart punt na een jaar kunnen verliezen. Lang zal dat echter niet duren omdat er op die plaatsen, waar dan geen controles meer worden uitgevoerd, weer nieuwe slachtoffers zullen zijn gevallen.

Een van de indieners van amendement n° 4 verduidelijkt dat dit niet de bedoeling is van de beperking die hij heeft voorgesteld. Hij wil gewoon niet dat zwarte punten nooit meer van hun kwalificatie afkomen : er moet rekening kunnen worden gehouden met wijzigingen die bijvoorbeeld voortvloeien uit verbeteringen aan de infrastructuur.

De indiener van het voorstel en de minister vinden het idee achter de amendementen n° 1 en 4 te beperkend, gezien de dubbele voorwaarde die de amende-

aux seuls points noirs et l'obligation que ceux-ci soient dûment signalés.

Le Ministre ajoute que l'interdiction de tout contrôle de la vitesse ailleurs qu'aux points noirs risque fort d'inciter les usagers à croire qu'en dehors de ces endroits, la vitesse n'est pas dangereuse et qu'une infraction en ce domaine est par essence mineure. Quant à l'auteur de la proposition, il rappelle que l'augmentation du risque subjectif « d'être pris » constitue précisément la stratégie sur laquelle repose sa proposition. La signalisation des contrôles automatiques lui paraît dès lors inacceptable.

A propos de la notion de points noirs, telle que les deux amendements visent à l'introduire, l'auteur de la proposition et le Ministre mettent en avant le caractère extrêmement fluctuant des données concernant les accidents. Le Ministre précise que moins de 2 % des points noirs répertoriés actuellement sont réputés tels depuis plus de deux ans sans interruption (sur plus de 1 000 points noirs répertoriés, seulement 187 le sont depuis plus d'un an et 16 depuis plus de deux ans). Dans ces conditions, comment envisager de prendre des dispositions spécifiques aux points noirs ?

Un autre membre critique le fait que les deux amendements cités définissent les points noirs en fonction des victimes que ces endroits ont déjà faites. Il lui paraît inacceptable d'exclure de la sorte les points *potentiellement* dangereux.

Un autre intervenant juge au contraire intéressants les deux amendements présentés. Il estime que la protection de la vie privée est davantage garantie par les limitations que ces amendements visent à instaurer. Quant à l'introduction de la notion de point noir, elle lui paraît constituer une référence objective et permettre dès lors d'éviter les abus répressifs.

L'auteur de l'un des amendements oppose aux critiques qui ont été développées à l'encontre de ceux-ci les notions de crédibilité et d'efficacité : il estime que c'est seulement là où les utilisateurs auront la certitude qu'il est réellement procédé à des contrôles radar qu'ils ralentiront. S'ils n'ont pas cette certitude, ils continueront à tenter leur chance.

Sur la question du choix même des infractions pour lesquelles il est proposé d'introduire un mode de constatation automatique, l'intervenant demande quelles autres infractions les orateurs qui ont jugé ce choix trop limité voudraient voir constater de la sorte.

Enfin, en ce qui concerne les critiques portées à la notion de points noirs en raison du caractère fluctuant des statistiques relatives aux accidents, l'intervenant souligne que son amendement (n° 1) ne vise pas à introduire un système évolutif : on ne pourrait

menten invoeren : de beperking van de controles tot de zwarte punten en de verplichting om die punten duidelijk aan te geven.

De minister voegt hieraan toe dat wanneer elke snelheidscontrole buiten die zwarte punten wordt verboden, de weggebruikers wel eens zouden kunnen denken dat snel rijden buiten die zwarte punten niet gevaarlijk is, en dat een snelheidsovertreding sowieso geen ernstige overtreding is. De indiener van het voorstel herinnert eraan dat een verhoogde subjectieve pakkans juist de strategie is waarop het voorstel gebaseerd is. De signalisering van de automatische controles is volgens hem onaanvaardbaar.

In verband met het begrip « zwarte punten » zoals de twee amendementen het willen invoeren, wijzen de indiener van het voorstel en de minister erop dat de gegevens inzake ongevallen heel sterk schommelen. De minister verduidelijkt dat minder dan 2 % van de momenteel geïnventariseerde zwarte punten sinds meer dan twee jaar onafgebroken op de lijst staan (van de 1 000 geïnventariseerde zwarte punten zijn er slechts 187 die sinds meer dan een jaar als dusdanig genoteerd staan; slechts 16 staan sinds meer dan twee jaar als dusdanig genoteerd). Hoe kan men in die omstandigheden specifieke maatregelen nemen voor die zwarte punten ?

Een ander lid heeft kritiek op het feit dat de twee aangehaalde amendementen de zwarte punten definiëren op basis van het aantal slachtoffers dat het verkeer er al heeft gemaakt. Het lijkt hem onaanvaardbaar om op die manier *potentieel* gevaarlijke punten uit te sluiten.

Een andere spreker vindt de twee ingediende amendementen daarentegen interessant. Hij meent dat de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer veeleer is gediend door de beperkingen die deze amendementen willen invoeren. Wat de invoering van het begrip « zwart punt » betreft, meent hij dat er een objectieve referentie moet worden ingevoerd, om zo alle repressieve misbruiken te vermijden.

Tegen de kritiek die op die amendementen werd geformuleerd, brengt de indiener van één van de amendementen de geloofwaardigheid en doeltreffendheid in : volgens hem zullen de weggebruikers alleen vertragen op de plaatsen waar ze er zeker van zijn dat er echt radarcontroles worden gehouden. Indien ze daar niet zeker van zijn, zullen ze het er toch op blijven wagen.

In verband met de keuze van de overtredingen waarvoor de automatische vaststelling wordt voorgesteld, vraagt spreker op welke andere overtredingen de sprekers die de keuze te beperkt achten, doelen.

Ingevolge de kritiek die wegens wisselende statistieken betreffende verkeersongevallen op de zwarte punten is geuit, benadrukt spreker ten slotte dat zijn amendement n° 1 niet tot doel heeft een evoluerend systeem in te voeren. Op grond van dit amendement

qu'ajouter à la liste de nouveaux points noirs, en fonction des accidents constatés, et non en supprimer.

Deux autres amendements sont déposés par M. M. Harmegnies (n^{os} 8 et 9, Doc. n^o 474/3). Ils reposent sur les critiques développées dans la discussion générale (voir ci-avant) et portant, d'une part, sur le manque de fiabilité des radars et, d'autre part, sur la nécessité pour le juge de disposer d'éléments d'appréciation tels que peut en apporter la présence d'agents des forces de l'ordre.

L'auteur souligne que son souci essentiel est de permettre le contrôle des circonstances de l'infraction (cette motivation étant également à la base d'autres amendements présentés par le même auteur, cette question est davantage développée ci-après).

Le Ministre fait observer qu'interdire la constatation automatique des infractions lorsqu'il s'agit d'appareils basés sur l'effet « Doppler » ou « Doppler-Fizeau » (amendement n^o 9) reviendrait à interdire tout contrôle par les modèles de radars utilisés à l'heure actuelle. Il est dès lors opposé à une telle interdiction.

Il déclare que, dans les conditions d'agrément des appareils, il devra cependant être fait mention des problèmes de type technique et qu'une attention particulière devra être portée à cette question (voir également ci-après la discussion de l'amendement n^o 16 du gouvernement à l'alinéa 3 du texte proposé).

En raison, d'une part, de cette précision apportée par le Ministre et, d'autre part, du caractère équilibré et circonstancié des amendements (n^{os} 14 à 17) déposés lors de la dernière réunion par le gouvernement et tendant à un remodelage global de la proposition, les amendements n^{os} 8 et 9 sont retirés par leur auteur.

*
* *

L'amendement n^o 15 est présenté par le gouvernement lors de la dernière réunion (Doc. n^o 474/4).

Il vise à :

— prévoir la mention, dans le procès-verbal de l'infraction, de ce que la constatation de celle-ci a eu lieu en l'absence d'agent qualifié. Le Ministre souligne que l'introduction de cette disposition vise à rencontrer le vœu de la Commission de voir protéger les droits de la défense (ce souhait a été mis en avant dans la discussion générale et a également suscité le dépôt d'amendements antérieurs; les dispositions que leurs auteurs souhaitaient insérer l'étaient soit dans un alinéa 4, soit dans un article 2 nouveau — cf. les amendements n^o 3 de M. Grimberghs et n^o 13 de M. M. Harmegnies, remplacé ensuite par l'amendement n^o 18 du même auteur);

zal het alleen mogelijk zijn zwarte punten aan de lijst toe te voegen, maar niet ze van die lijst te schrappen.

De heer M. Harmegnies dient twee andere amendementen in (n^{os} 8 en 9, Stuk n^o 474/3). Die amendementen zijn geënt op de tijdens de algemene bespreking geuite kritiek (zie hierboven), eensdeels inzake de betrouwbaarheid van de radartoestellen en anderdeels inzake de noodzaak voor de rechter om met het oog op zijn beoordeling over aanvullende informatie te beschikken, welke door de aanwezigheid van politie-ambtenaren kan worden verschaft.

Spreker onderstreept dat hij in de eerste plaats wil bereiken dat kan worden gecontroleerd in welke omstandigheden de overtredingen gebeuren (aangezien deze reden ook aan de basis ligt van andere amendementen van dezelfde indiener, wordt deze aangelegenheid hieronder verder uitgewerkt).

De minister merkt op dat indien men de automatische vaststelling van overtredingen verbiedt wanneer het toestellen betreft die gebaseerd zijn op het « Doppler » of het « Doppler-Fizeau »-effect (amendement n^o 9), men in feite verbiedt dat met de radarmodellen die momenteel worden gebruikt nog dergelijke controles worden uitgevoerd. Hij is dan ook tegen een dergelijk verbod gekant.

Hij verklaart dat de erkenningsvoorwaarden voor de toestellen melding zullen moeten maken van de technische problemen, en dat aan deze kwestie bijzonder veel aandacht zal moeten worden besteed (zie ook de bespreking hieronder van amendement n^o 16 van de regering op het derde lid van de voorgestelde tekst).

Ingevolge deze verduidelijking door de minister en ingevolge het feit dat de amendementen n^{os} 14 tot 17, die tijdens de laatste vergadering door de regering werden ingediend en ertoe strekken het voorstel globaal in een andere vorm te gieten, zo evenwichtig en gedetailleerd zijn, worden de amendementen n^{os} 8 en 9 door hun indiener ingetrokken.

*
* *

Amendement n^o 15 wordt tijdens de laatste vergadering door de regering ingediend (Stuk n^o 474/4).

Het strekt ertoe :

— te bepalen dat in het proces-verbaal van de overtreding moet worden vermeld dat de overtreding is vastgesteld in afwezigheid van een bevoegd agent. De minister onderstreept dat die bepaling wordt ingevoegd ten einde tegemoet te komen aan de wens van de Commissie om de rechten van de verdediging beschermd te zien (die wens is geuit tijdens de algemene bespreking en heeft aanleiding gegeven tot de indiening van vroegere amendementen; de indieners daarvan wilden bepalingen invoegen in hetzij een vierde lid, hetzij in een nieuw artikel 2 — cf. de amendementen n^o 3 van de heer Grimberghs en n^o 13 van de heer M. Harmegnies, vervolgens vervangen door amendement n^o 18 van dezelfde indiener);

— lever une possible ambiguïté dans le texte de la proposition, en précisant que l'arrêté royal qui désignera les infractions n'aura trait qu'aux infractions constatées en l'absence d'un agent qualifié. Le Ministre fait observer qu'il ne convient pas de recourir à un arrêté royal pour permettre la constatation d'infractions au moyen d'appareils fonctionnant en présence d'un agent qualifié.

Eu égard au fait que les amendements (dont l'amendement n° 15) présentés par le gouvernement lors de la dernière réunion garantissent davantage que la proposition initiale les principes du respect de la vie privée et de la protection des droits de la défense, l'amendement n° 4 est retiré.

Etant donné, d'une part, la garantie d'une sélection des infractions susceptibles d'être constatées par des appareils automatiques et, d'autre part, l'annonce par le Ministre qu'une position tentant de concilier les arguments des partisans d'une signalisation du placement d'appareils automatiques et des opposants à celle-ci sera recherchée lors de l'examen de l'alinéa 3, l'auteur de l'amendement n° 1 retire également son amendement.

La Commission s'interroge ensuite sur les indications que devra mentionner le procès-verbal de l'infraction.

Un amendement (n° 18) est proposé par M. M. Harmegnies. Il remplace l'amendement n° 13 du même auteur, dont il reprend les dispositions, mais en proposant leur ajout à l'alinéa 2 (l'amendement n° 13 visait à ajouter un article 2 *nouveau*).

L'amendement n° 18 propose de faire obligatoire figurer aux procès-verbaux établis à l'occasion d'infractions détectées au moyen d'appareils automatiques différentes mentions, qui sont énumérées dans le document n° 474/4.

Le Ministre estime préférable de ne pas surcharger le procès-verbal. Il souligne que la réglementation en cette matière devra cependant en tout état de cause être précisée; il conviendra en effet de déterminer les conditions d'utilisation des appareils. Le cas échéant, un arrêté royal pourrait être pris, qui reprendrait, à propos du procès-verbal, un certain nombre de renseignements précis.

L'amendement n° 18 dispose, entre autres, que les photographies jointes aux procès-verbaux et qui en illustrent le texte en font partie intégrante.

L'auteur de l'amendement souligne que c'est là la jurisprudence de la Cour de Cassation (Cassation, 2^e Chambre, 29 janvier 1985). C'est par conséquent à juste titre, que tout contrevenant présumé doit pouvoir demander à disposer, pour la préparation de sa défense, d'une copie de la photographie originale. Il apparaît néanmoins que cette photographie n'est

— een mogelijke dubbelzinnigheid in de tekst van het voorstel weg te werken, door nader te bepalen dat het koninklijk besluit waarbij de overtredingen worden aangewezen slechts betrekking heeft op overtredingen vastgesteld in afwezigheid van een bevoegd agent. De minister merkt op dat geen beroep kan worden gedaan op een koninklijk besluit om de vaststelling van verkeersovertredingen met bemande toestellen mogelijk te maken.

Gelet op het feit dat de amendementen (waaronder ook amendement n° 15) die tijdens de laatste vergadering door de regering zijn ingediend, een betere waarborg bieden dan het oorspronkelijke voorstel dat de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van de rechten van de verdediging worden geëerbiedigd, wordt amendement n° 4 ingetrokken.

Gelet enerzijds op de gewaarborgde selectie van de overtredingen die met onbemande toestellen kunnen worden vastgesteld en anderzijds op de aankondiging van de minister dat bij de behandeling van het derde lid zal worden gezocht naar een standpunt dat de voor- en tegenstanders van borden waarop op een of andere manier de aanwezigheid van automatische toestellen aangekondigd wordt, met elkaar verzoent, wordt ook amendement n° 1 door de indiener ervan ingetrokken.

Uit de Commissie komt vervolgens de vraag welke gegevens moeten voorkomen op het proces-verbaal dat bij de overtreding wordt opgemaakt.

Het door de heer M. Harmegnies ingediende amendement n° 18 vervangt amendement n° 13 van dezelfde indiener waarvan het de bepalingen overneemt maar er nog een tweede lid aan toe wil voegen (amendement n° 13 had de toevoeging van een nieuw artikel 2 op het oog).

Amendement n° 18 wil de verplichting opleggen om in de processen-verbaal opgemaakt naar aanleiding van overtredingen die met onbemande apparatuur werden opgespoord, allerlei gegevens te vermelden waarvan in Stuk n° 474/4 een opsomming wordt gegeven.

Hoewel hij er niet erg voor te vinden is dat de processen-verbaal overladen zouden worden met gegevens over alles en nog wat, meent hij toch dat de desbetreffende regelgeving hoe dan ook tot in de bijzonderheden zou moeten gaan. Het is immers aan te bevelen dat wordt aangegeven onder welke voorwaarden de apparatuur gebruikt moet worden. Hierbij kan worden gedacht aan een koninklijk besluit dat in verband met de processen-verbaal een aantal nauwkeurige inlichtingen zou geven.

Amendement n° 18 bepaalt onder meer dat de foto's, die ter illustratie bij processen-verbaal worden gevoegd, daar ook deel van uitmaken.

De indiener van het amendement wijst erop dat voormelde interpretatie ook conform de jurisprudentie van het Hof van Cassatie is (Cassatie, 2^e Kamer, 29 januari 1985). Iedere vermoedelijke overtreder moet dan ook kunnen vragen dat hem een kopie van de originele foto ter beschikking wordt gesteld om zijn verdediging voor te bereiden. Toch blijkt dat die

transmise aux contrevenants présumés (ou à leur avocat) que très rarement, même si cette demande se fait par lettre recommandée auprès du procureur du Roi.

L'auteur demande qu'il soit mis un terme à cette situation qui lèse les droits de la défense.

Un autre membre attire l'attention sur le fait qu'en Suisse, où les contrôles automatiques sont pratiqués depuis longtemps, les photographies font partie intégrante du procès-verbal et qu'une copie en est envoyée au contrevenant avec la copie du procès-verbal. Des données concernant les circonstances sont également communiquées.

Un autre intervenant craint que, sous le couvert de garantir la sécurité juridique, on ne remette en cause le principe de la constatation automatique des infractions, en compliquant à l'extrême les dispositions légales, qui en deviendraient inapplicables.

L'amendement n° 18 est retiré.

En ce qui concerne la deuxième modification apportée par l'amendement n° 15 du gouvernement, c'est-à-dire la reformulation du texte initial de manière à préciser celui-ci, un membre redoute que la nouvelle rédaction proposée n'ait un caractère plus restrictif.

Le Ministre répond que la modification apportée ne vise qu'à améliorer la formulation et n'est donc nullement proposée dans une perspective restrictive.

Au même intervenant, qui se demande s'il ne serait pas préférable d'indiquer dans la loi quelles sont les infractions visées, le Ministre fait observer qu'il est au contraire souhaitable d'éviter que celles-ci ne soient de la sorte limitées par la loi. La méthode proposée facilitera en effet l'adaptation aux évolutions qui pourraient éventuellement se produire.

*
* *

L'amendement n° 15 du gouvernement à l'alinéa 2 est adopté par 14 voix pour et 2 abstentions.

3^e alinéa du texte proposé (4^e alinéa de la proposition)

Cet alinéa fait l'objet de deux propositions de modification de la part des membres, via l'amendement n° 2 de M. Grimberghs et l'amendement n° 4 de MM. Vautmans et Ramoudt, sous-amendé par M. Vautmans (amendement n° 6). La portée de ces modifications et leur justification figurent au Doc. n° 474/2.

Un amendement n° 5, tendant à remplacer cet alinéa, est présenté par le gouvernement.

Après une première discussion (où la commission s'est principalement interrogée sur la « commission de concertation » dont l'amendement prévoyait l'in-

foto maar heel zelden aan de vermoedelijke overtreder (of aan zijn advocaat) wordt bezorgd, zelfs al wordt dat per aangetekende brief bij de procureur des Konings aangevraagd.

De indiener vraagt derhalve dat een einde komt aan die toestand die de rechten van de verdediging met voeten treedt.

Een ander lid vestigt de aandacht op het feit dat in Zwitserland, waar de onbemande controles al lang worden uitgevoerd, de foto's deel uitmaken van het proces-verbaal en dat de overtreder een kopie ervan, samen met het afschrift van het proces-verbaal, toegezonden krijgt. Ook gegevens over de omstandigheden worden meegedeeld.

Een andere spreker vreest dat men, onder het mom de rechtszekerheid te waarborgen, het principe van de onbemande vaststelling van overtredingen op de helling zet : door de wettelijke bepalingen eindeloos ingewikkeld te maken, zouden ze wel eens ontoepasbaar kunnen worden.

Amendement n° 18 wordt ingetrokken.

Wat de door regeringsamendement n° 15 aangebrachte tweede wijziging betreft, met name de herformulering van de oorspronkelijke tekst om hem scherper af te lijnen, vreest een lid dat de nieuwe voorgestelde tekst beperkter van opzet wordt.

De minister antwoordt dat de aangebrachte wijziging er alleen toe strekt de formulering te verbeteren en dus absoluut niet als een beperking is voorgesteld.

Aan dezelfde spreker, die zich afvraagt of het niet verkieslijk ware in de wet aan te geven welke overtredingen worden bedoeld, deelt de minister mee dat het integendeel wenselijk is te voorkomen dat die overtredingen in de wet worden beperkt. Dank zij de voorgestelde methode zal namelijk beter op de ontwikkelingen kunnen worden ingespeeld.

*
* *

Amendement n° 15 van de regering op het 2^e lid wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

Derde lid van de voorgestelde tekst (vierde lid van het voorstel)

De leden hebben twee voorstellen tot wijziging van dit lid ingediend, het ene via amendement n° 2 van de heer Grimberghs en het andere via amendement n° 4 van de heren Vautmans en Ramoudt, waarop door de heer Vautmans een subamendement is ingediend (amendement n° 6). De strekking van die wijzigingen en de verantwoording ervan zijn opgenomen in Stuk n° 474/2.

De regering dient een amendement n° 5 in dat er toe strekt dit lid te vervangen.

Na een eerste bespreking (waarbij de commissie zich vooral heeft gebogen over de « overlegcommissie » die door het amendement wordt ingesteld)

intervention), ce texte est ensuite remplacé par l'amendement n° 16, déposé par le gouvernement dans le cadre du remodelage global proposé lors de la dernière réunion.

Etant donné qu'elle apporte des réponses et des précisions à des observations développées tant dans la discussion générale que dans l'examen des alinéas précédents, la justification de cet amendement est, à la demande du Ministre, reproduite ci-après :

« L'amendement vise à préciser que les appareils doivent être soit homologués soit agréés et que ces procédures font partie des exigences que le Roi peut fixer.

Il est opéré une distinction entre homologation et agrément, car il peut s'agir d'appareils effectuant des mesures et, partant, devant être homologués en fonction de normes précises, d'une part, et d'autre part, d'appareils servant à constater un fait (par l'image), lesquels devront répondre à certaines exigences — agrément — selon le champ de leur utilisation.

Par ailleurs, il convient d'éviter qu'une interprétation restrictive ne limite les exigences aux seules spécifications techniques des appareils; il faut que les exigences puissent s'étendre également aux modalités techniques d'utilisation, s'il échêt.

Dans le deuxième alinéa du présent projet d'amendement, il a été jugé utile de consacrer le fait que ces appareils ne peuvent être utilisés qu'à des fins judiciaires (et ce, tout particulièrement pour le respect de la vie privée) ainsi qu'en matière de gestion du trafic. Dans ce dernier cas, l'appareil n'agit plus dans le cadre du contrôle mais dans celui de la connaissance et de la gestion de la circulation routière.

Il semble aberrant que des appareils automatiques ne puissent servir en aucun cas à enquêter sur des infractions autres que celles relatives à la circulation routière (par exemple, agression, car-jacking, ...). Une telle approche ne nuit pas à la protection de la vie privée, puisqu'il est précisé que seule l'utilisation à des fins judiciaires est autorisée.

De plus, il est ainsi exclu d'utiliser des données en vue d'une surveillance spécifique d'un individu ou d'un groupe qui ne commettrait pas d'infraction.

La commission de concertation chargée de déterminer le choix des emplacements et des circonstances d'utilisation des appareils regroupe toutes les autorités chargées de la prévention et de la répression des infractions, car il ne semble pas opportun de confier à une seule de ces parties la gestion complète des appareils.

Sa composition et son rôle sont semblables à ceux de la concertation mise en place par l'article 10 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police. La formulation présente offre l'avantage de la cohérence en la

wordt de tekst vervangen door amendement n° 16 dat de regering heeft ingediend in het kader van de algemene herwerking van de tekst die tijdens de laatste vergadering is voorgesteld.

Aangezien in de verantwoording van dit amendement antwoorden en toelichtingen worden verstrekt met betrekking tot de opmerkingen die zowel tijdens de algemene bespreking als tijdens de bespreking van de vorige leden zijn gemaakt, wordt de verantwoording bij dat amendement op verzoek van de minister hierna opgenomen :

« Het derde amendement heeft tot doel te preciseren dat deze toestellen ofwel gehomologeerd, ofwel goed-gekeurd moeten zijn en dat die procedures deel uitmaken van de vereisten die door de Koning kunnen worden vastgesteld.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen homologatie en goedkeuring, aangezien het enerzijds kan gaan om toestellen die metingen uitvoeren en die bijgevolg gehomologeerd moeten worden volgens precieze normen en anderzijds om toestellen die dienen om een feit vast te stellen (door het beeld) en die naar gelang van hun toepassingsgebied aan bepaalde vereisten — de goedkeuring — moeten beantwoorden.

Anderzijds moet worden voorkomen dat een restrictieve interpretatie de vereisten zou beperken tot uitsluitend de technische specificaties van de toestellen; de vereisten moeten eveneens, in voorkomend geval, tot de technische gebruikswijze worden uitgebreid.

Het werd nuttig geacht in het tweede lid van dit ontwerp van amendement te stellen dat deze toestellen slechts voor gerechtelijke doeleinden (zulks vooral met het oog op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer) en inzake de organisatie van het verkeer gebruikt mogen worden. In dat laatste geval wordt het toestel niet meer ingezet in het kader van de controle van het verkeer, maar in het kader van het inzicht in en het beheer van het wegverkeer.

Het lijkt onverantwoord dat automatische toestellen in geen geval kunnen dienen voor het opsporen van andere overtredingen dan die inzake wegverkeer (bijvoorbeeld aanrakingen, car-jacking, ...). Zulke benadering brengt de bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet in het gedrang, vermits er gepreciseerd wordt dat enkel het gebruik voor gerechtelijke doeleinden toegestaan is.

Het is daarenboven aldus uitgesloten gegevens te gebruiken om specifiek toezicht uit te oefenen op een persoon of een groep die geen overtreding heeft begaan.

De overlegcommissie belast met de bepaling van de plaatsing en de gebruiksvoorwaarden van de toestellen is samengesteld uit alle overheden die belast zijn met de preventie en repressie van overtredingen, daar het niet opportuun lijkt het volledige beheer van de toestellen aan één van deze partijen op te dragen.

De samenstelling en de rol ervan komen overeen met die van het overleg ingesteld door artikel 10 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt. De huidige formulering zorgt voor meer samenhang ter-

matière et permettra de respecter les compétences légales de chacune des parties :

— *le placement est principalement du ressort des autorités administratives (sécurité, prévention) et des gestionnaires de la voirie;*

— *la constatation d'infractions est principalement du ressort de la gendarmerie ou de la police, selon que l'on se trouve hors agglomération ou dans une agglomération (article 16 de la loi sur la fonction de police);*

— *la politique en matière de recherche et de poursuite des infractions appartient aux autorités judiciaires.*

S'agissant de l'implantation de ces dispositifs, il convient de surcroît de ne pas se limiter au phénomène des points noirs, car il est erratique dans l'espace et dans le temps. Moins de 2 % des points noirs ont « existé » pendant deux ans consécutivement. La procédure de concertation doit permettre d'éviter toute initiative intempestive en s'assurant d'une évaluation correcte du danger effectif, qui justifie le recours aux appareils automatiques fonctionnant sans agent qualifié.

Toutefois, la commission n'a pas pour but de déterminer les endroits où ces appareils fonctionnent en présence d'un agent qualifié.

Si, dans l'amendement, il n'est plus fait mention du terme « réseau », repris dans le texte initial, c'est pour les motifs suivants :

— *il est tout à fait concevable qu'un appareil de mesure de vitesse soit constitué de deux entités placées à une certaine distance l'une de l'autre et dont la fonction serait au moyen d'un cablage de déterminer la différence de temps de passage entre l'appareil A et l'appareil B, ce qui donnerait la vitesse;*

— *d'autre part, si les appareils doivent aussi servir à la régulation du trafic, il faut les relier à un centre de coordination ... n'est-ce pas là aussi un réseau ? »*

L'auteur de la proposition approuve les innovations apportées par l'amendement du gouvernement. Il estime qu'il s'agit d'améliorations par rapport au texte initial, l'esprit de celui-ci étant par ailleurs parfaitement respecté.

La Commission examine ensuite les points suivants :

— *Agrément, homologation, modalités d'utilisation*

Cette question fait également l'objet de deux amendements (n^{os} 11 et 12) de M. M. Harmegnies (ils visent en fait à l'insertion d'un quatrième et d'un cinquième alinéas, mais se rattachent thématiquement à la présente discussion).

Leur auteur rappelle les objections à l'encontre de la fiabilité des radars qui ont été formulées durant la discussion générale.

Il souligne que ce manque de fiabilité résulte en fait de la mauvaise utilisation qui est faite des appa-

zake en maakt de eerbiediging van de wettelijke bevoegdheden van elke partij mogelijk :

— *de plaatsing behoort hoofdzakelijk tot de bevoegdheid van de administratieve overheden (veiligheid, preventie) en de wegbeheerders;*

— *de vaststelling van overtredingen behoort hoofdzakelijk tot de bevoegdheid van rijkswacht of politie, naargelang men zich buiten of binnen een agglomeratie bevindt (artikel 16 van de wet op het politieambt);*

— *het beleid inzake opsporing en vervolging van de overtredingen behoort tot de bevoegdheid van de gerechtelijke overheden.*

Wat de plaatsing van deze toestellen betreft, moet men zich bovendien niet beperken tot de zwarte punten, want dit verschijnsel wisselt in ruimte en tijd. Minder dan 2 % van de zwarte punten blijven gedurende twee opeenvolgende jaren bestaan. De overlegprocedure moet het mogelijk maken elk ongepast initiatief te vermijden door te zorgen voor een correcte evaluatie van het werkelijk gevaar, wat verantwoordt dat een beroep wordt gedaan op onbemande, automatische toestellen.

De commissie heeft evenwel niet tot doel de plaatsen te bepalen waar deze toestellen werken in aanwezigheid van een bevoegd persoon.

Het amendement vermeldt niet langer de term « net », die in de oorspronkelijke tekst is opgenomen en wel om de volgende redenen :

— *men kan zich gemakkelijk indenken dat een toestel voor meting van de snelheid bestaat uit twee bestanddelen die op een bepaalde afstand van elkaar geplaatst zijn en waarvan de werking erin bestaat door middel van een kabel het tijdsverschil van de doorgang tussen toestel A en toestel B vast te stellen, op grond waarvan de snelheid kan worden berekend;*

— *verder moeten de toestellen indien zij worden ingezet voor de regeling van het verkeer, verbonden worden met een coördinatiecentrum ... is dat ook geen net ? »*

De indiener van het wetsvoorstel stemt in met de in het amendement van de regering vervatte nieuwigheden. Naar zijn oordeel wordt op die manier de oorspronkelijke tekst verbeterd, zonder dat de strekking ervan ook maar in het minst wordt aangetast.

De Commissie behandelt vervolgens de volgende punten :

— *Erkenning, homologatie, gebruikswijze*

Dat vraagstuk komt ook aan bod in twee amendementen van de heer M. Harmegnies (n^{rs} 11 en 12). Ze beogen in feite een vierde en een vijfde lid in te voegen, maar inhoudelijk sluiten ze bij deze bespreking aan.

De indiener ervan memoreert de tijdens de algemene bespreking geformuleerde bezwaren inzake de betrouwbaarheid van radartoestellen.

Hij onderstreept dat deze geringe betrouwbaarheid in feite voortvloeit uit het ondeugdelijke gebruik

reils, les agents des forces de l'ordre appelés à les utiliser étant insuffisamment mis au courant des conditions à respecter de manière impérative pour obtenir des mesures précises (voir ci-avant).

Il demande dès lors que des directives soient données, de manière à ce que le respect de ces conditions soit assuré.

Le Ministre répond que, dans le cadre de l'agrément, il appartiendra à l'Administration d'indiquer la voie à suivre en matière d'utilisation. Pour chaque type de matériel, le mode d'utilisation devra avoir été porté à la connaissance des utilisateurs.

En réponse à une question de l'intervenant, le Ministre précise que les autorités belges se référeront, le cas échéant, à l'expérience déjà disponible à l'étranger, pour élaborer le mode d'utilisation.

Il ajoute qu'il demandera aux ministres concernés de rappeler aux utilisateurs la nécessité de respecter les consignes de maniement.

— Utilisation des informations

Un membre se demande si la proposition d'une nouvelle utilisation pour ces appareils, à savoir la régulation du trafic routier, ne vise pas surtout à atténuer, aux yeux de la population, le caractère répressif de l'appareillage proposé.

Un autre intervenant craint que, pour garantir la protection de la vie privée, il ne suffise pas de préciser que « seule l'utilisation à des fins judiciaires est autorisée » et qu'« il est ainsi exclu d'utiliser des données en vue d'une surveillance spécifique d'un individu ou d'un groupe qui ne commettrait pas d'infraction » : il ne faudrait pas que l'on abuse de la notion d'infraction pour justifier, en arguant de l'une ou de l'autre peccadille, l'instauration d'une surveillance qui ne respecterait pas la vie privée. Le membre demande dès lors si les infractions susceptibles d'être constatées par des appareils automatiques sont bien celles qui seront énumérées de manière limitative par arrêté royal.

Le Ministre répond par l'affirmative.

— Les commissions de concertation

Lors de la réunion du 29 juin, au cours de laquelle le recours à des commissions de concertation est proposé par le gouvernement, un membre craint que certaines de celles-ci ne se montrent particulièrement répressives.

Il redoute que le texte proposé par le gouvernement ne permette une utilisation beaucoup trop large des appareils fonctionnant sans présence humaine et que la protection de la vie privée ne s'en trouve menacée.

dat van die toestellen wordt gemaakt, aangezien de manschappen van de ordediensten die ermee moeten omgaan, onvoldoende weet hebben van de voorschriften die absoluut in acht moeten worden genomen wil men nauwkeurige meetresultaten verkrijgen (cf. *supra*).

Hij vraagt dan ook richtsnoeren te geven die moeten garanderen dat die voorschriften in acht worden genomen.

De minister antwoordt dat de administratie in het raam van de erkenning moet bepalen op welke wijze men met die toestellen moet omgaan. De gebruikswijze van elk type toestel dient ter kennis van de gebruikers te worden gebracht.

Op een vraag van spreker preciseert de minister dat de Belgische overheid in voorkomend geval bij de uitwerking van die gebruikswijze oog zal hebben voor de ervaring die in het buitenland werd opgedaan.

Hij voegt eraan toe dat hij de betrokken ministers zal verzoeken de gebruikers erop te wijzen dat ze de gebruiksvoorschriften in acht moeten nemen.

— Gebruik van de gegevens

Een lid vraagt zich af of het voorstel om deze toestellen ook voor een ander doel te gebruiken, te weten de regeling van het wegverkeer, niet vooral bedoeld is om het in de ogen van de bevolking te repressieve karakter van deze toestellen te milderen.

Een andere spreker vreest dat de bescherming van de persoonlijke levenssfeer onvoldoende is gegarandeerd met de precisering dat « enkel het gebruik voor gerechtelijke doeleinden toegelaten is » en « het uitgesloten is gegevens te gebruiken met het oog op een specifiek toezicht op een persoon of een groep die geen overtreding zou hebben begaan ». Men mag het begrip overtreding niet ten onrechte invoeren om, onder het voorwendsel dat men tegen een of andere kleine misstap ingaat, een toezicht in te stellen dat een bedreiging kan vormen voor de persoonlijke levenssfeer. Het lid vraagt dan ook of de door automatische toestellen geregistreerde overtredingen overeenstemmen met de overtredingen die het koninklijk besluit op beperkende wijze aangeeft.

De Minister antwoordt dat zulks wel degelijk het geval is.

— De overlegcommissies

Tijdens de vergadering van 29 juni stelt de regering voor een beroep op overlegcomités te doen; nog tijdens die vergadering, verklaart een lid te vrezen dat sommige overlegcommissies zeer repressief zullen optreden.

Hij geeft uiting aan zijn bezorgdheid dat de door de regering voorgestelde tekst een al te ruim gebruik van de onbemande toestellen mogelijk maakt, en dat de persoonlijke levenssfeer daardoor in het gedrang komt.

Un autre intervenant craint que l'intervention de commissions de concertation n'entraîne des pesanteurs, susceptibles de déboucher sur des blocages.

Le Ministre répond qu'il s'agit au contraire de la formule la plus légère.

Lors de la dernière réunion, au cours de laquelle le gouvernement apporte des précisions sur les commissions de concertation (voir la justification de l'amendement n° 16 repris ci-avant), des membres s'interrogent en outre sur le risque de voir chaque commission de concertation développer une attitude différente.

Le Ministre propose que, un an après la procédure d'homologation ou d'agrément, soit présenté au Parlement un rapport qui fasse le point sur l'expérience d'installation d'appareils automatiques. De cette manière, les commissions de concertation seront incitées à agir sans tarder.

La Commission s'accorde sur cette proposition.

En réponse à la demande d'un membre, le Ministre attire d'autre part l'attention sur la question — déjà soulevée lors de la discussion générale — des délais nécessaires pour qu'entre en vigueur la modification législative en proposition : les procédures d'agrément ou d'homologation entraînent inévitablement des délais, mais il est indispensable d'avoir des garanties quant au bon fonctionnement des appareils, ainsi que la Commission elle-même l'a d'ailleurs particulièrement mis en évidence.

Le Ministre précise que la première démarche requise après la modification de la législation sera la prise de l'arrêté royal visé au troisième alinéa du texte proposé. Parallèlement, la procédure devant permettre l'agrément ou l'homologation devra être entamée.

— *Signalisation des endroits où seront installés des appareils automatiques ?*

(Cette question a déjà été abordée lors de la discussion de l'alinéa précédent, où les amendements n° 1 de M. Grimberghs et n° 4 de MM. Vautmans et Ramoudt proposaient d'insérer une disposition en ce sens).

L'auteur de l'amendement n° 1 rappelle que le but de la proposition en discussion n'est pas de pénaliser les automobilistes mais d'augmenter la sécurité aux points noirs. Il lui paraît dès lors souhaitable que ceux de ces points noirs qui feront l'objet d'une surveillance par un appareil automatique soient signalés systématiquement.

Le Ministre et plusieurs membres expriment des réticences à l'encontre de cette suggestion.

Ils justifient ces réticences par les arguments suivants :

— une telle signalisation, par laquelle le réflexe de ralentir ne manquerait pas d'être associé dans l'esprit des automobilistes à la vue du panneau de signalisation, n'aurait aucunement l'effet d'amélioration de la sécurité escompté; il serait par exemple

Een andere spreker vreest dat de procedure door het optreden van de overlegcommissies te omslachtig wordt, wat de werking ervan kan verlammen.

De Minister werpt op dat dit precies de soepelste werkwijze is.

Tijdens de laatste vergadering, geeft de regering nadere toelichting over de overlegcommissies (cf. voormelde verantwoording van amendement n° 16); sommige leden vragen zich bovendien af of niet het risico bestaat dat elke overlegcommissie een andere houding aanneemt.

De minister stelt voor dat, een jaar na de homologatie- of erkenningsprocedure, aan het parlement een verslag over het proefproject inzake het plaatsen van onbemande toestellen wordt voorgelegd. Op die manier zullen de overlegcommissies ertoe worden aangezet onverwijld te reageren.

De Commissie bereikt een akkoord omtrent dat voorstel.

In antwoord op de vraag van een lid, vestigt de minister anderzijds de aandacht op het — reeds tijdens de algemene bespreking aangekaarte — vraagstuk van de tijd die nodig is om de in de wetgeving voorgestelde wijziging in werking te doen treden : de homologatie- of erkenningsprocedures vragen — uiteraard — enige tijd, maar het is absoluut noodzakelijk waarborgen in verband met de goede werking van de toestellen te krijgen, zoals de commissie dat trouwens nadrukkelijk heeft gesteld.

De Minister verklaart dat de goedkeuring van het in het derde lid van de voorgestelde tekst beoogde koninklijk besluit het eerste initiatief is dat na de wetswijziging dient te worden genomen. Daarnaast moet een begin worden gemaakt met de procedure met het oog op de erkenning of de homologatie.

— *Signalering van de plaatsen waar de onbemande toestellen opgesteld staan ?*

(Dit punt kwam al aan de orde tijdens de bespreking van het vorige lid : in verband daarmee stelden de amendementen n° 1 van de heer Grimberghs en n° 4 van de heer Vautmans en Ramoudt voor een bepaling in die zin in te voegen).

De indiener van amendement n° 1 wijst erop dat het hier besproken voorstel niet tot doel heeft de autobestuurders te straffen, maar wel de veiligheid op de zwarte punten te verhogen. Het lijkt hem dan ook wenselijk dat de door onbemande toestellen gecontroleerde zwarte punten, systematisch worden gesignaleerd.

De Minister en verscheidene leden opperen tegen dat voorstel een aantal bezwaren.

Voor die bezwaren roepen zij de volgende argumenten in :

— zo'n signalering zal er onvermijdelijk toe leiden dat de autobestuurder, zodra hij het bewuste bord in het oog krijgt, automatisch vaart gaat minderen; op die manier blijft de — verhoopte — verbetering van de verkeersveiligheid uiteraard uit; zo zou het

inacceptable que les usagers en viennent à ne respecter que certains feux rouges, dûment signalés;

- la prévention globale doit primer sur la prévention particulière;
- des panneaux indiquant la possibilité d'un contrôle radar existent déjà et ne semblent guère avoir d'effet.

Le membre qui a, au contraire, souhaité la signalisation des contrôles par des appareils automatiques, marque son accord avec l'exclusion d'une telle signalisation dans le cas des feux rouges.

Il fait par ailleurs observer à l'un des cosignataires de la proposition, qui conteste que l'intention des auteurs de celle-ci ait été de limiter la constatation automatique aux seuls points noirs, que les développements prévoient « l'installation de ces appareils à certains endroits névralgiques du réseau routier » (Doc. n° 474/1, p. 2).

Tout en réitérant ses réticences envers une signalisation systématique des endroits contrôlés, le Ministre propose de laisser aux organes de concertation auxquels fait référence l'amendement n° 16 du gouvernement la possibilité, en fonction des circonstances, de signaler ou non les endroits en cause.

La composition et le rôle des commissions de concertation garantit en effet que celles-ci seront le plus à même d'évaluer ces circonstances et de décider, le cas échéant, si une signalisation se justifie.

Cette proposition rencontre l'assentiment de la commission.

L'auteur de l'amendement n° 1 attire l'attention sur la nécessité, dans les cas où il sera opté pour une telle signalisation, de recourir à un panneau clair et uniforme.

Il estime par ailleurs souhaitable que les commissions de concertation aient l'obligation de se prononcer pour ou contre la signalisation des contrôles automatiques.

Le Ministre attire l'attention sur le fait que le rapport qui devra, de toute manière, être présenté au Parlement (voir ci-avant) permettra de procéder à une évaluation de la législation.

*
* *

L'amendement n° 2, le sous-amendement n° 6 à l'amendement n° 4, ainsi que ce dernier (*partim*) sont retirés.

L'amendement n° 16 du gouvernement, qui remplace l'alinéa 3, est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

Les amendements n° 3 de M. Grimberghs et n° 11 de M. M. Harmegnies, qui visent à ajouter un alinéa 4, ainsi que l'amendement n° 12 de M. M. Harmegnies, tendant à ajouter un alinéa 5, deviennent sans objet.

volkomen onaanvaardbaar zijn dat de weggebruikers alleen sommige — goed gesignaleerde — verkeerslichten respecteren;

— algemene preventie moet primeren op individuele preventie;

— borden die een mogelijke radarcontrole aangeven, bestaan al en sorteren kennelijk nagenoeg geen effect.

Een lid dat, integendeel, wenste dat de controles door onbemande toestellen worden aangegeven, gaat ermee akkoord dat voor verkeerslichten een dergelijke signalering uitgesloten is.

Een van de mede-ondertekenaars van het voorstel, die betwist dat het in de bedoeling van de indieners lag onbemande controles alleen tot de zwarte punten te beperken, wijst er voorts op dat in de « toelichting » staat dat deze apparatuur « op bepaalde belangrijke plaatsen » wordt opgesteld (Stuk Kamer n° 474/1, blz. 2).

De Minister herhaalt zijn bezwaren tegen een systematische signalering van de gecontroleerde plaatsen; hij stelt voor de overlegorganen waarnaar regeringsamendement n° 16 verwijst, de mogelijkheid te laten de desbetreffende punten, naar gelang van de omstandigheden, al dan niet te signaleren.

De samenstelling en de rol van de overlegcommissies waarborgen immers dat zij het best geplaatst zijn om de omstandigheden te beoordelen en, in voorkomend geval, te beslissen of een signalering verantwoord is.

De commissie stemt in met dit voorstel.

De indiener van amendement n° 1 vestigt er de aandacht op dat wanneer voor een dergelijke signalering wordt gekozen, een duidelijk en eenvormig bord nodig is.

Hij is verder van oordeel dat de commissies moeten beslissen of de automatische controles al of niet worden gesignaleerd.

De Minister merkt op dat het verslag dat in ieder geval aan het Parlement moet worden voorgelegd (zie hierboven), de mogelijkheid zal bieden de wetgeving te evalueren.

*
* *

Amendement n° 2, het subamendement n° 6 op amendement n° 4, alsmede amendement n° 4 zelf (*partim*) worden ingetrokken.

Amendement n° 16 van de regering, dat het derde lid vervangt, wordt aangenomen met 15 stemmen en 2 onthoudingen.

De amendementen n° 3 van de heer Grimberghs en n° 11 van de heer M. Harmegnies, die ertoe strekken de tekst aan te vullen met een vierde lid, alsmede amendement n° 12 van de heer M. Harmegnies, dat ertoe strekt de tekst aan te vullen met een vijfde lid, komen te vervallen.

L'article, tel qu'amendé, est adopté par 17 voix et 2 abstentions.

Art. 2 (nouveau)

Le gouvernement introduit un amendement (n° 17) tendant à ajouter un article 2. Il vise à introduire des dispositions transitoires (cf. Doc. n° 474/4).

Un membre demande si cette disposition n'aura pas pour effet d'interdire, à terme, l'utilisation des radars mobiles en présence d'un agent qualifié.

Le Ministre répond par la négative. L'amendement n'introduit d'ailleurs aucune distinction entre les radars, qu'ils soient mobiles ou non. Cet article n'a pour but que de permettre aux forces de police de continuer à utiliser les moyens dont elles disposent actuellement, et ce, en présence d'agents — comme la jurisprudence l'admet —, bien que ces appareils ne soient encore ni homologués ni agréés.

A partir du moment où les conditions d'homologation et d'agrément entreront en vigueur, il est bien évident que tous les appareils radar devront y satisfaire.

L'amendement n° 17, introduisant un article 2, est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble est adopté par 17 voix et 2 abstentions.

*
* *

A l'occasion de l'approbation du rapport, un membre demande qu'une note reprenant un certain nombre de précisions techniques soit ajoutée.

Le rapporteur propose que cette note soit jointe en annexe, pour autant que cet ajout ne modifie pas le contenu du rapport lui-même.

Moyennant cette proposition, le rapport est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

Etant donné qu'au 12 octobre suivant, la note contenant des données n'a pas été transmise, il a été décidé, en accord avec le Président et le rapporteur, de publier le rapport.

Le Rapporteur,

J. VAN EETVELT

Le Président,

V. FEAUX

Het aldus geamendeerde artikel wordt aangenomen met 17 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 2 (nieuw)

De regering dient een amendement n° 17 (Stuk n° 474/4) in, dat een artikel 2 wil invoegen om te voorzien in overgangsbepalingen.

Een lid vraagt of die bepaling niet tot gevolg zal hebben dat er op termijn een verbod wordt ingesteld op het gebruik van bemande mobiele radartoestellen.

De minister antwoordt ontkennend. Het amendement maakt overigens geen onderscheid tussen de verschillende radartoestellen, of ze mobiel zijn of niet. Dit artikel heeft alleen tot doel de politiediensten de mogelijkheid te bieden de thans te hunner beschikking staande middelen — conform de rechtspraak in aanwezigheid van agenten — verder te gebruiken, ofschoon de gebruikte apparatuur alsnog niet is erkend of gehomologeerd.

Het spreekt vanzelf dat alle radarapparatuur aan de erkennings- en homologatievoorwaarden moet voldoen, zodra deze van kracht worden.

Amendement n° 17 tot invoeging van een artikel 2 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

*
* *

Het gehele ontwerp wordt aangenomen met 17 stemmen en 2 onthoudingen.

*
* *

Bij de goedkeuring van het verslag verzoekt een lid een nota met een aantal technische precizeringen aan dat verslag toe te voegen.

De rapporteur stelt voor om die nota als bijlage op te nemen, op voorwaarde dat die toevoeging geen inhoudelijke wijzigingen aan het verslag zelf zou aanbrengen.

Dat voorstel indachtig wordt het verslag goedgekeurd met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

Aangezien de nota met de cijfergegevens op 12 oktober niet was toegestuurd, werd in overleg met de Voorzitter en de rapporteur beslist het verslag te laten drukken.

De Rapporteur,

J. VAN EETVELT

De Voorzitter,

V. FEAUX