

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 februari 2002

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 4 van het koninklijk
besluit van 1 december 1975 houdende
algemeen reglement op de politie van het
wegverkeer**

(ingediend door mevrouw Frieda Brepoels
en de heer Geert Bourgeois)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

1^{er} février 2002

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 4 de l'arrêté royal
du 1^{er} décembre 1975 portant règlement
général sur la police de la circulation
routière**

(déposée par Mme Frieda Brepoels
et M. Geert Bourgeois)

SAMENVATTING

Wanneer een bevoegde persoon ambtshalve een stilstaand of geparkeerd voertuig doet verplaatsen, geschiedt deze verplaatsing op kosten van de bestuurder van het voertuig, zo bepaalt de wegcode. De meeste rechters zijn echter van oordeel dat geen enkele bepaling het takelbedrijf het recht verleent om de sleepkosten terug te vorderen van de foutparkeerder. De indieners stellen een regeling voor die in twee gevallen een oplossing moet bieden voor het ontbreken van een regeling inzake de takelkosten. Wanneer een goed geparkeerde wagen verplaatst wordt om administratieve redenen, bijvoorbeeld om een brandweerwagen door te laten, zijn de kosten voor het opdrachtgevend bestuur. Wanneer een fout geparkeerde wagen verplaatst wordt, betaalt het bestuur eveneens de kosten, maar kan het deze terugvorderen van de bestuurder.

RÉSUMÉ

Le Code de la route prévoit que lorsqu'un agent qualifié pourvoit d'office au déplacement d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, ce déplacement s'effectue aux frais du conducteur de ce véhicule. La plupart des juges estiment toutefois qu'aucune disposition ne confère à l'entreprise de dépannage le droit de réclamer le remboursement des frais de remorquage au conducteur dont le véhicule est en stationnement irrégulier. Les auteurs proposent par conséquent d'instaurer un ensemble de règles qui doit permettre de remédier dans deux cas à l'absence de réglementation en matière de frais de remorquage. Lorsqu'une voiture en stationnement régulier est déplacée pour des raisons administratives, par exemple pour laisser passer une autopompe, les frais seront à charge de l'administration qui l'a fait déplacer. Lorsqu'une voiture stationnée irrégulièrement est déplacée, ce sera également l'administration qui acquittera les frais, mais elle pourra en réclamer le remboursement au conducteur.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

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

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een recent gepubliceerd vonnis (Vred. Oostrozebeke, 2 juni 1998, *R.W.*, 2000-2001, 1495) heeft nog maar eens de aandacht gevestigd op de problematiek van de terugvordering van de sleepkosten.

Artikel 4.4. van het koninklijk besluit van 1 december 1975 bepaalt dienaangaande het volgende:

«Elke bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig moet dit verplaatsen zodra hij daartoe door een bevoegd persoon aangemaand wordt.

Weigert de bestuurder of is hij afwezig, dan mag de bevoegde persoon ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig zorgen. De verplaatsing gebeurt op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen, behalve wanneer de bestuurder afwezig is en het voertuig reglementair is geparkeerd.»

In de lijn van de heersende rechtspraak oordeelde de vrederechter te Oostrozebeke dat het takelbedrijf niet gerechtigd is om de sleepkosten terug te vorderen van de beweemde overtreder van het wegverkeersreglement.

De kosten voor de ambtshalve verplaatsing door een bevoegd persoon van een stilstaand of een geparkeerd voertuig vallen overeenkomstig artikel 4.4 van het wegverkeersreglement weliswaar ten laste van de bestuurder van het voertuig (Cass. 5 mei 1982, *Arr. Cass.* 1981-1982, 1086), maar artikel 4.4. noch enige andere wettelijke bepaling verleent aan degene die door de overheid gevorderd wordt om met toepassing van voormeld artikel 4.4 een voertuig te verplaatsen, het recht om voor de strafrechter van de dader van het misdrijf de terugbetaling te vorderen van de kosten voor de verplaatsing van dat voertuig (Cass. 15 mei 1991, *Arr. Cass.* 1990-1991, 919).

Afwijkende meningen zijn terug te vinden in het vonnis van de politierechter te Hasselt van 18 maart 1988 (*R.W.* 1988-1989, 162) en van de vrederechter te Elsene (Vred. Elsene 12 mei 1989, *Verkeersrecht* 1989, 333).

Ook R. Poté is van oordeel dat de garagist die de prestatie leverde de takelkosten bij wijze van stelling als burgerlijke partij kan terugvorderen. (R. Poté, *Handboek verkeerswetgeving*, p. 466).

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Un jugement publié récemment (J.P. Oostrozebeke, 2 juin 1998, *R.W.*, 2000-2001, 1495) a mis, une fois de plus, en évidence la problématique de la répétition des frais d'enlèvement.

L'article 4.4 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 dispose que:

« Tout conducteur d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement est tenu de le déplacer dès qu'il en est requis par un agent qualifié.

En cas de refus du conducteur ou si celui-ci est absent, l'agent qualifié peut pourvoir d'office au déplacement du véhicule. Le déplacement s'effectue aux risques et frais du conducteur et des personnes civilement responsables, sauf si le conducteur est absent et le véhicule en stationnement régulier. »

Conformément à la jurisprudence actuelle, le juge de paix d'Oostrozebeke a estimé que la société de dépannage n'était pas en droit de répéter les frais d'enlèvement auprès du prétendu contrevenant au code de la route.

Les frais du déplacement d'office, par un agent qualifié, d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, effectués conformément à l'article 4.4. du code de la route, incombent certes au conducteur du véhicule déplacé (Cass., 5 mai 1982, *Arr. Cass.*, 1981-1982, p. 1086), mais ni l'article 4.4 du code de la route ni aucune autre disposition légale n'autorisent celui qui, requis par l'autorité de déplacer un véhicule en application de l'article 4.4 précité, à réclamer à l'auteur de l'infraction, devant la juridiction pénale, le remboursement des frais de déplacement de ce véhicule déplacé (Cass., 15 mai 1991, *Arr. Cass.*, 1990-1991, p. 919).

On trouve trace d'opinions divergentes dans le jugement rendu par le juge de police de Hasselt le 18 mars 1988 (*R.W.*, 1988-1989, p. 162), ainsi que dans celui du juge de paix d'Ixelles (Justice de paix d'Ixelles, 12 mai 1989, *Roulage* 1989, p. 333).

R. Poté estime, lui aussi, que le garagiste qui a déplacé le véhicule peut réclamer les frais de déplacement en se constituant partie civile. (R. Poté, *Handboek verkeerswetgeving*, p. 466).

Volgens Vandeplass zou het wenselijk zijn dat de niet betaalde garagehouder, die wettelijk werd opgevoerd door de bevoegde overheid, een eigen recht krijgt om betaling van de sleepkosten te vorderen zonder verplichting vooraf de gemeente of de minister van Binnenlandse Zaken of van Justitie in gebreke te stellen. Hij stelt dat de wetteksten die daartoe ter beschikking staan gebrekkig zijn, onduidelijk of verouderd..... (A. Vandeplass, noot onder politierechtbank Hasselt 18 maart 1988, *I.c.*, 164).

In antwoord op een schriftelijke vraag van kamerlid Geert Bourgeois bevestigde de minister van Verkeer en Infrastructuur dat er geen rechtsgrond is om de garagehouder of het takelbedrijf een rechtstreekse vordering voor de strafrechter te verlenen om betaling van de sleepkosten te verkrijgen (vraag nr. 428 van 6 juni 2001, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2000-2001, nr. 92, blz. 10.514).

De minister bevestigt ook dat er geen retentierecht bestaat bij het niet betalen van de wegsleepkosten. De garagehouder noch het takelbedrijf heeft recht op inhouwing van het voertuig.

Er is immers, in feite, geen contractuele band tussen het takelbedrijf en de persoon die het weggesleepte voertuig bestuurde, maar wel tussen het takelbedrijf en de overheid die het wegslepen gelast heeft.

Het takelbedrijf moet zich dus in de eerste plaats wenden tot de overheid die het wegstakelen gelast heeft. De overheid treedt dan verder op tegen de betrokken bestuurder.

De minister vindt de procedure nogal omslachtig, maar wijt dit nadeel aan de afwezigheid van een contractuele band tussen diegene die belast is met de uitvoering van de opdracht en de beweerdte overtreder.

De minister vindt dat artikel 4.4 van het algemeen verkeersreglement voldoende duidelijk is en dat een regeling voor de betaling van de wegsleepkosten niet thuishoort in de verkeerswetgeving.

De vraagsteller vroeg tenslotte :

«Zou het niet beter zijn dat de overheid wiens agent het bevel tot wegstakelen gaf de kosten daarvan betaalt en vervolgens het nodige doet om deze, desgevallend als gerechtskosten, te recupereren van de beweerdte

Vandeplass estime, quant à lui, qu'il serait souhaitable que le garagiste qui a été requis par l'autorité de déplacer un véhicule, et à qui les frais d'enlèvement n'ont pas été réglés, dispose d'un droit propre lui permettant de réclamer le paiement de ces frais de déplacement sans avoir à mettre en demeure, au préalable, la commune ou le ministre de l'Intérieur ou de la Justice. Il estime que les textes légaux qui règlent cette matière sont insuffisants, imprécis ou dépassés ... (A. Vandeplass, note sous *politierechtbank Hasselt*, 18 mars 1988, *I.c.*, p. 164).

En réponse à une question écrite de notre collègue Geert Bourgeois, le ministre des Communications et de l'Infrastructure a confirmé qu'il n'existe aucune base légale pour permettre au garagiste ou à l'entreprise de remorquage d'intenter une action directe devant le juge pénal afin d'obtenir le paiement des frais d'enlèvement d'un véhicule (question n° 428 du 6 juin 2001, *Questions et Réponses*, Chambre, 2000-2001, n° 92, p. 10.514).

Le ministre confirme également qu'il n'existe aucun droit de rétention en cas de non-paiement des frais d'enlèvement. Le garagiste ou l'entreprise de remorquage n'a aucun droit de retenir le véhicule.

Il n'y a en fait aucun lien contractuel entre l'entreprise de remorquage et la personne qui conduisait le véhicule enlevé, mais un tel lien existe bel et bien entre cette entreprise et l'autorité qui a ordonné l'enlèvement du véhicule.

L'entreprise de remorquage doit donc, en premier lieu, s'adresser à l'autorité qui a ordonné l'enlèvement du véhicule, laquelle se retourne ensuite contre le conducteur concerné.

Le ministre estime que la procédure est, il est vrai, quelque peu compliquée, mais il impute cet inconvénient à l'absence de lien contractuel entre celui qui a été chargé d'enlever le véhicule et le contrevenant supposé.

La ministre considère que l'article 4.4. du code de la route est suffisamment explicite et qu'il n'est pas opportun de prévoir, dans la législation en matière de circulation routière, des règles relatives au paiement des frais d'enlèvement.

Le membre a enfin demandé :

« Ne serait-il pas souhaitable que l'autorité publique dont l'agent a ordonné le déplacement en paie les frais et fasse ensuite le nécessaire pour se les faire rembourser par le prétendu contrevenant, le cas échéant

overtreder? Op die manier wordt vermeden dat het takelbedrijf meegesleurd wordt in een discussie over de geldigheid van de toepassing van art. 4.4 van het wegverkeersreglement.»

De minister antwoordde hierop :

«Naar aanleiding van het in de vraag geciteerde arrest van het Hof van Cassatie, heeft de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Justitie gevraagd om een wijziging in de rechts-procedure te onderzoeken die een rechtstreekse vordering zou verlenen aan de takelbedrijven t.o.v. de eigenaar.»

Ze voegt eraan toe dat dergelijke wijziging tot op heden niet doorgevoerd is.

De indieners zijn van oordeel dat de oplossing niet bestaat in het verlenen van een rechtstreekse vordering aan de takelbedrijven t.a.v. de eigenaar van het weggesleepte voertuig. Immers, niet de eigenaar van het weggesleepte voertuig is de opdrachtgever, maar wel de overheid.

Bovendien betwist de beweerde overtreder in een niet onaardig aantal gevallen de overtreding en de rechtmatigheid van de takeling. Dit recht van verdediging mag hem niet ontnomen worden. Door de beweerde overtreder te verplichten eerst aan de garagehouder of het takelbedrijf te betalen, wordt hem het recht van betwisting weliswaar niet ontnomen, maar komt hij wel in een nadelige positie terecht.

De indieners menen anderzijds dat het opgevorderde takelbedrijf niet moet opgezadeld worden met de moeilijkheden en de kosten verbonden aan een invordering van de factuur voor de geleverde prestaties. De takelaars voeren een overheidsopdracht uit en moeten niet verplicht worden om tot invordering en procedure over te gaan tegen de vermeende overtreder. Als deze de rechtmatigheid van de wegsleping betwist blijft er van de vergoeding voor de geleverde prestaties niets meer over.

Op 5 juni 2001 stelde hetzelfde kamerlid volgende schriftelijke vraag aan de minister van Binnenlandse Zaken (vraag nr. 367, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2000-2001, nr. 84, blz. 9.555):

1. «Zou het niet beter zijn dat de overheid wiens agent het bevel tot wegtakelen gaf de kosten daarvan betaalt en vervolgens het nodige doet om deze, desgevallend als gerechtskosten, te recupereren van de beweerde overtreder?»

sous la forme de frais de justice? On pourrait ainsi éviter d'embarquer l'entreprise de remorquage dans une procédure sur la validité de l'application de l'article 4.4 du Règlement sur la police de la circulation routière? »

La ministre a répondu à cette question de la manière suivante :

« Eu égard à l'arrêt de la Cour de cassation cité dans la question, le ministre de l'Intérieur de l'époque a demandé au ministre de la Justice d'examiner les possibilités d'une modification de la procédure juridique, modification par laquelle on permettrait aux sociétés de dépannage d'intenter une action directe à l'encontre du propriétaire. »

Elle a ajouté qu'à ce jour, cette modification n'a pas encore été réalisée.

Les auteurs estiment que la solution du problème ne réside pas dans l'octroi de la possibilité pour les entreprises de remorquage d'intenter une action directe à l'encontre du propriétaire du véhicule enlevé. En effet, ce n'est pas le propriétaire du véhicule enlevé qui ordonne l'enlèvement, mais les pouvoirs publics.

Par ailleurs, il n'est pas rare que le prétendu contrevenant conteste l'infraction et la légitimité de l'enlèvement du véhicule. Il ne saurait être privé de ce droit de défense. Si on ne prive certes pas le prétendu contrevenant de son droit de contestation en le contraignant à régler préalablement les frais inhérents à l'enlèvement au garagiste ou à l'entreprise de remorquage, on le met néanmoins dans une position défavorable.

Les auteurs estiment par ailleurs qu'il serait préférable de ne pas faire supporter par l'entreprise de remorquage réquisitionnée les difficultés et les frais liés au recouvrement du montant de la facture pour les prestations effectuées. L'entreprise de remorquage, qui effectue une mission à caractère public, ne doit pas être contrainte de procéder au recouvrement de la facture auprès du prétendu contrevenant ni d'entamer une procédure à son encontre. Si ce dernier conteste la légitimité de l'enlèvement de son véhicule, l'entreprise ne conservera rien du montant dû pour la rétribution de ses prestations.

Le 5 juin 2001, le même député a posé la question suivante au ministre de l'Intérieur (question n° 367, *Questions et Réponses*, Chambre, 2000-2001, n° 84, p. 9 555) :

1. «Ne serait-il pas préférable que l'autorité publique dont l'agent a ordonné l'enlèvement du véhicule en paie les frais et fasse ensuite le nécessaire, le cas échéant sous la forme de frais de justice, pour se les faire rembourser par le prétendu contrevenant ?»

2. a) 'Zijn er ter zake instructies gegeven aan de federale en lokale politie en/of de lokale overheden?

b) Zo neen, overweegt u desaan gaande een omzendbrief te verspreiden?'

Deze vraag werd tot op heden niet beantwoord.

De federale overheid schijnt dus alles op zijn beloop te willen laten. De minister van Verkeer schuift de kwestie door naar haar collega van Justitie. Deze onderneemt niets, net als de minister van Binnenlandse Zaken.

Betekent dit dat er geen problemen zijn? Uit bovenstaande uiteenzetting blijkt het tegendeel. Dit blijkt ook uit het onderzoek dat Test- Aankoop en VTB-VAB in 210 Vlaamse en Brusselse gemeenten verrichtten. De Bond berichtte hierover op 12 januari 2000 het volgende:

«De meeste gemeentes (96%) laten takelen toe als de auto andere weggebruikers hindert, maar 7% doet het al voor een gewoon verkeerd geparkeerde auto, zonder dat er van enige hinder sprake is. Maar wie betaalt voor de takelkosten? In principe moet de takeldienst betaling vragen aan de lokale overheid, die op haar beurt de automobilist moet aanspreken. Maar... slechts 7,5% van de gemeenten heeft een vaste prijs afgesproken met de takelfirma's, aan wie het wegslepen is uitbesteed.

Nog eens 7,5% past de tarieven van de vereniging van de autohandel Federauto toe, met verhogingen voor avond-, zaterdag- en zondagswerk. En in 91% van de gemeenten en steden vraagt de takelfirma de betaling toch rechtstreeks aan de automobilist, al mag dat dus in feite niet.

De takelfirma mag uw wagen overigens niet bijhouden tot u heeft betaald... Maar 12% van de politiediensten weet niet dat zulks niet mag. Uiteindelijk betaalt slechts 6% van de gemeenten de factuur aan de takeldienst, om nadien het bedrag terug te vorderen van de bestuurder.

Er is tenslotte ook een stevig prijsverschil tussen de onderzochte gemeenten. De prijs gaat van 1.700fr (algemeen tarief in Londerzeel) tot 7.260fr in Oostende (zondagstarief weliswaar). En nergens bestaat een informatiedienst die de automobilist bericht dat zijn auto is weggesleept.'

Test-Aankoop en VTB-VAB eisen dan ook :

– een duidelijke omschrijving van de omstandigheden waarin een foutgeparkeerd voertuig mag worden

2. a) 'Des instructions ont-elles été données dans ce cadre à la police fédérale et locale et/ou aux autorités locales ?

b) Dans la négative, envisagez-vous de diffuser une circulaire à ce sujet ?'

Cette question est jusqu'à présent restée sans réponse.

L'autorité fédérale semble donc ne pas vouloir réagir. La ministre des Transports renvoie à son collègue de la Justice. Celui-ci ne prend aucune initiative, tout comme le ministre de l'Intérieur.

Cela signifie-t-il qu'il n'y a pas de problèmes ? L'exposé qui précède tend à prouver le contraire. Cela ressort aussi d'une enquête effectuée par Test-Achats et la VTB-VAB dans 210 communes bruxelloises et flamandes. Cette fédération a, le 12 janvier, communiqué à ce sujet les informations suivantes :

« La plupart des communes interrogées (96%) procèdent à l'enlèvement de la voiture si celle-ci gêne la circulation, mais 7 % le font aussi en cas de simple stationnement irrégulier, même si la circulation n'est aucunement gênée. Mais qui paie les frais d'enlèvement ? En principe, la société de dépannage doit demander le paiement à l'autorité locale, qui se retournera à son tour contre le conducteur.

Mais... à peine 7,5% des communes ont convenu d'un tarif fixe avec les sociétés de dépannage auxquelles elles font appel. Sept et demi pour cent d'autres communes appliquent les tarifs de Federauto, avec des suppléments le soir, le samedi et le dimanche. Et dans 91 % des communes, la société de dépannage réclame le paiement directement au conducteur, même si cette pratique est en fait interdite.

La société de dépannage ne peut d'ailleurs garder la voiture jusqu'au paiement... Mais 12 % des services de police interrogés ne savent pas que la société de dépannage n'a pas de droit de rétention. Seules 6 % des communes règlent en fin de compte la facture de dépannage pour récupérer ensuite l'argent auprès du conducteur.

Et enfin, il y a aussi une forte différence de prix entre les communes interrogées. Le prix varie entre 1.700 francs (tarif général à Londerzeel) et 7 260 francs à Ostende (qui est certes le tarif dominical). Et aucun système n'est prévu pour informer sur place le conducteur du fait que son véhicule a été évacué par la police. »

Test-Achats et VTB-VAB exigent dès lors :

– que l'on définisse avec précision les cas où un véhicule mal garé peut être évacué. En tout état de

getakeld. Sowieso moet 'hinder' tot de criteria behoren. In andere omstandigheden mag het voertuig niet worden weggesleept, zeker niet op kosten van de bestuurder.

- duidelijke en eenvormige tariefafspraken, bijvoorbeeld een vast tariefstelsel dat bestaat uit een dagtarief enerzijds, en uit een nacht- of weekendtarief anderzijds. Dat tarief moet worden geafficheerd in het politiebureau en ook op plaatsen waar frequent wordt foutgeparkeerd.

- contractuele afspraken tussen gemeenten en takel-diensten over de tarieven en het verbod op retentie. De overheid die de opdracht geeft moet de takelfirma betalen (en nadien de kosten terugvorderen bij de overtreder). Op die manier worden betwistingen over de facturatie en misbruiken zoals retentie vermeden.

- dat de stallingplaats van de gesleepte wagens goed bereikbaar moet zijn. Hiertoe kan de politie of takelfirma op eigen kosten een pendelservice inleggen.

- dat de politie of de lokale overheid inspanningen zouden leveren om de slachtoffers van een getakelde auto te informeren. Op borden die een parkeerverbod aangeven, kan een infonummer worden vermeld waar bestuurders terecht kunnen voor informatie over de takeling en de manier om hun auto terug te krijgen. Tegelijk kan het sleeptarief worden vermeld.

(Persbericht : Weggesleept worden : een strafexpeditie? Budget&Recht nr. 154 – jan./feb.2001 UIT-magazine-jan.2001)

Ook het jaarverslag 2000 van het Vast Comité P (parlementair stuk DOC 50 1360/001 Kamer en 2-866/1 Senaat) besteedt aandacht aan deze problematiek.

In het jaarverslag wordt bevestigd dat er heel wat klachten ingediend werden voor het onrechtmatig takelen van voertuigen: soms zijn agenten overijverig, en laten zij tot takelen overgaan hoewel de bestuurder ter plaatse is vóór de takelwagen. Soms verplichten ze de bestuurder om de verplaatsingskosten van de takelwagen te betalen vooraleer hij bezit kan nemen van zijn wagen. Bepaalde bestuurders worden, bij weigering, zelfs opgesloten in de politiepost omdat ze onrust op de openbare weg hebben veroorzaakt. Soms lopen de kosten voor het bewaren en het stallen van het voertuig onevenredig hoog op, omdat de informatie

cause, la « gêne » doit être reprise dans les critères. Dans d'autres circonstances, le véhicule ne peut être dépanné de force, ou du moins pas aux frais du conducteur.

- que l'on fixe des tarifs précis et uniformes, par exemple, un système forfaitaire comprenant, d'une part, un tarif de jour et, d'autre part, un tarif de nuit et de week-end. Ce tarif doit être affiché dans les bureaux de police et aux endroits où il y a souvent des stationnements en infraction.

- qu'il y ait des accords contractuels entre les communes et les services de dépannage en matière de tarifs et d'interdiction de rétention. La société de dépannage doit être payée par la commune qui est sa donneuse d'ordre (et qui peut récupérer ensuite les frais auprès du contrevenant). Cette procédure permettra d'éviter les litiges sur les factures et les abus tels que la rétention.

- que le lieu d'entreposage des voitures évacuées soit facilement accessible. À cet effet, la police ou la société de dépannage pourrait organiser, à ses frais, un service de navette.

- que la police ou les pouvoirs locaux consentent des efforts pour informer les conducteurs dont la voiture a été évacuée. Sur les panneaux d'interdiction de stationner pourrait figurer un numéro de téléphone que les conducteurs privés de véhicule pourraient appeler pour savoir si leur véhicule a bien été évacué et comment le récupérer. Le tarif d'enlèvement pourrait, lui aussi, être repris sur le panneau.

(Communiqué de presse : *Dépannage forcé des véhicules : une expédition punitive ?* Budget&Droits n° 154, janvier/février 2001 – *Uit-magazine*-janvier 2001).

Le rapport d'activités 2000 du Comité permanent P (DOC 50 1360/001 Chambre et DOC 2-866/1 Sénat) accorde également de l'attention à cette problématique.

Ce rapport annuel confirme que de nombreuses plaintes ont été introduites concernant des dépannages de véhicules considérés comme abusifs : certains agents font parfois des excès de zèle et font procéder au dépannage alors que le conducteur est revenu sur les lieux avant l'arrivée de la dépanneuse. Ils obligent parfois le conducteur à régler sur place le montant du déplacement de la dépanneuse avant de pouvoir reprendre possession de son véhicule. En cas de refus, certains conducteurs sont parfois incarcérés au poste de police pour avoir causé du désordre sur la voie publique. Les frais de garde et d'entreposage du véhicule

over het wegslepen van het voertuig of van het terugvinden van een gestolen voertuig te laat wordt doorgegeven. Ook de toepassing van de richtlijnen in bepaalde streken en het toewijzen van de opdrachten aan bepaalde firma's doen vragen rijzen.

Het Vast Comité P besluit met de suggestie aan de federale wetgever om zich over deze problematiek te buigen.

Dat is de intentie van de indieners van dit wetsvoorstel.

Om tot een oplossing te komen, moet eerst een onderscheid gemaakt worden tussen de diverse redenen voor het wegtakelen van voertuigen. Er kan een wetsovertreding aan de basis liggen, maar er kan ook een administratieve reden zijn, bv. brand, overstroming,...

Bij de *wetsovertreding* moet er opnieuw een onderscheid gemaakt worden tussen een verkeersinbreuk en een ander misdrijf.

Bij een *verkeersinbreuk*, meestal wanneer het voertuig niet reglementair is geparkeerd, moeten de takelkosten betaald worden door het opdrachtgevend bestuur, dat de kosten moet terugvorderen van de eigenaar of de gebruiker van het voertuig, m.a.w. van de overtreder. Het voertuig moet onmiddellijk worden teruggegeven en de kosten moeten teruggevorderd worden.

Het voertuig kan ook in beslag genomen worden door het gerecht hoofdens een *misdrijf*; bv. het voertuig isesignaleerd als gestolen en het wordt in beslag genomen tot de eigenaar het komt weghalen of omdat het betrokken is in een misdrijf (er zijn m.a.w. sporen van eventuele daders vast te stellen) of het voertuig heeft gediend om een misdrijf te plegen (overval, vervoer van drugs, van de buit, e.d.)

In geval van een misdrijf kan er geen sprake zijn van teruggave zonder voorafgaand akkoord van het parket. De takelkosten zijn gerechtskosten, die moeten voorgeschoten worden door het departement van justitie.

Deze gevallen van wegtakeling vallen buiten het bestek van dit wetsvoorstel.

In een derde hypothese gebeurt de wegtakeling om *administratieve redenen*. Bijvoorbeeld :

sont parfois disproportionnés, parce que les informations concernant le remorquage ou la découverte d'un véhicule volé sont transmises tardivement. L'application des instructions dans certaines régions et l'attribution des dépannages à certaines entreprises pose également certaines questions.

Le Comité permanent P suggère, en guise de conclusion, que le législateur fédéral se penche sur cette problématique.

Tel est l'objectif poursuivi par les auteurs de la présente proposition de loi.

Pour pouvoir dégager une solution, il convient d'abord de distinguer les diverses raisons pouvant commander l'enlèvement d'un véhicule. Cet enlèvement peut être la conséquence d'une infraction à la loi mais peut aussi avoir un motif administratif, par exemple, un incendie, une inondation, etc.

En cas d'*infraction à la loi*, il convient une nouvelle fois d'opérer une distinction entre une infraction au code de la route et une autre infraction.

En cas d'*infraction au code de la route*, généralement lorsque le véhicule n'est pas stationné de façon réglementaire, les frais d'enlèvement du véhicule doivent être payés par l'administration qui l'a fait enlever, laquelle doit récupérer les frais auprès du propriétaire ou de l'utilisateur du véhicule, c'est-à-dire le contrevenant.

Le véhicule doit être restitué immédiatement et les frais doivent être récupérés. Le véhicule peut également être saisi par la justice en raison d'une *infraction*; par exemple, le véhicule est signalé comme volé et est saisi jusqu'à ce que son propriétaire vienne le récupérer, il est impliqué dans une infraction (en d'autres termes, il porte des traces des éventuels auteurs) ou il a servi à commettre un délit (attaque, transport de stupéfiants, d'un butin, etc.).

En cas d'infraction, le véhicule ne peut, en aucun cas, être restitué sans l'autorisation préalable du parquet. Les frais de remorquage sont des frais de justice qui doivent être avancés par le département de la Justice.

Ces cas d'enlèvement sortent du cadre de la présente proposition de loi.

Dans une troisième hypothèse, le véhicule est enlevé pour des *raisons administratives*. Exemples :

– er is ergens brand : een reglementair geparkeerd voertuig moet worden weggetrokken om de brandweerwagens door te laten.

– het voertuig moet worden weggesleept omdat het anders zou worden weggevoerd door hoogstaand water of verbrand in een uitslaande brand of omdat er gewelddadige manifestaties zijn.

Bij wegtakeling om administratieve redenen vallen de kosten ten laste van de gemeente. Deze gevallen zijn uiterst zeldzaam (wellicht één per duizend) en feitelijk verwaarloosbaar.

Met dit wetsvoorstel willen de indieners een oplossing aanreiken voor de problemen bij takeling ten gevolge van een verkeersinbreuk en om administratieve redenen.

Er zijn drie knelpunten :

– Niet zelden slaat de bestuurder die zijn wagen niet terugvindt in paniek. Hij twijfelt of hij zijn voertuig wel op die plaats achtergelaten heeft en begint te zoeken, of hij denkt dat zijn voertuig gestolen is. Als hij vermoedt dat het weggetakeld is, weet hij niet waar het zich bevindt.

Een zorgzame overheid moet informeren. In het kader van behoorlijk bestuur moet de politie een inspanning leveren om de bestuurder op de hoogte te brengen. In Spanje worden zelfklevers aangebracht op de plaats waar de auto stond. De politie kan het telefoon- of GSM-nummer van de betrokkene zoeken en hem waarschuwen.

– In de tweede plaats moet de politie in het PV duidelijk de omstandigheden en de redenen van het wegtakelen vermelden : verkeersinbreuk, administratieve redenen, ander misdrijf... Zo betekent afwezigheid (art.4.4 wegverkeersreglement) niet alleen dat de bestuurder niet bij zijn auto raakt maar dat de politie hem ook niet kan vinden.

– In de derde plaats moet de kostenregeling in de wet opgenomen worden, zodat elke wettelijke betwisting uitgesloten is en een aantal procedures overbodig worden.

Tot slot moet de minister van Binnenlandse zaken de politieraden de opdracht geven om de wegtakeling aan te besteden overeenkomstig de wet van 24 december 1993 inzake overheidsopdrachten.

– en cas d'incendie : un véhicule en stationnement réglementaire doit être déplacé afin de laisser passer les véhicules des pompiers;

– un véhicule doit être déplacé afin d'éviter qu'il soit emporté par une crue, brûlé ou détérioré lors de manifestations violentes.

Lorsque le véhicule est enlevé pour des raisons administratives, les frais qui en découlent sont à charge de la commune. Ces cas extrêmement rares (sans doute un sur mille) sont, en fait, négligeables.

Les auteurs de la présente proposition de loi entendent résoudre les problèmes que pose l'enlèvement de véhicules à la suite d'une infraction de roulage ou pour des raisons administratives.

Trois problèmes se posent :

– Premièrement, il n'est pas rare que le conducteur qui ne retrouve pas son véhicule soit pris de panique. Il se demande s'il l'a bien stationné à l'endroit où il le cherche, ou si ce dernier ne lui a pas été volé. Lorsqu'il envisage la possibilité que son véhicule ait été déplacé, il ignore où il se trouve.

Une administration prévenante se doit d'informer le public. Il serait donc de bonne administration que la police s'efforce d'informer les conducteurs. En Espagne, des autocollants sont apposés à l'endroit où se trouvait le véhicule déplacé. La police peut rechercher le numéro de téléphone ou de GSM de l'intéressé, et elle peut ainsi le prévenir.

– Deuxièmement, la police doit mentionner clairement dans son procès-verbal les circonstances et les motifs de l'enlèvement du véhicule : infraction de roulage, raisons d'ordre administratif, autre infraction ... Ainsi, l'absence (visée à l'article 4.4 du Code de la route) signifie non seulement que le conducteur ne se trouve pas à proximité de son véhicule, mais aussi que la police n'est pas non plus en mesure de le trouver.

– Troisièmement, il convient que les règles relatives à l'acquittement des frais soient inscrites dans la loi, de manière à exclure toute contestation légale et à rendre certaines procédures superflues.

Enfin, le ministre de l'Intérieur doit charger les conseils de police de procéder à l'adjudication de l'enlèvement de véhicules conformément à la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics.

Het gaat immers om een aanneming van diensten, waarbij elke willekeur dient te worden vermeden. Er kan weliswaar een ander eenheidstarief gelden bij nacht, op zaterdag, zon- en feestdagen, ... Misbruiken waarover thans door Test-Aankoop en VTB-VAB geklaagd wordt, moeten echter gebannen worden.

Bij gebrek aan optreden door de minister van Binnenlandse Zaken zal een resolutie ingediend worden.

Frieda BREPOELS (VU&ID)
Geert BOURGEOIS (VU&ID)

Il s'agit en effet d'un marché public de services, pour lequel toute forme d'arbitraire doit être exclue. On peut certes prévoir un tarif unitaire différent selon que le véhicule est enlevé la nuit, le samedi, le dimanche ou au cours d'un jour férié ... Il faut de toute façon mettre fin aux abus que dénoncent Test-Achats et l'asbl *VTB-VAB*.

Si le ministre de l'Intérieur n'intervient pas, une proposition de résolution sera déposée.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Het tweede lid van artikel 4.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt vervangen door wat volgt :

«Weigert de bestuurder of is hij onvindbaar, dan mag de bevoegde persoon ambtshalve voor een verplaatsing zorgen.

De verplaatsing om administratieve redenen geschiedt op kosten en op risico van het opdrachtgevend bestuur.

Bij verplaatsing omwille van een verkeersinbreuk betaalt het opdrachtgevend bestuur de kosten. Het is gerechtigd de kosten terug te vorderen van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen. Bij weigering tot terugbetaling worden deze kosten bij de gerechtskosten gevoegd en doet de rechter uitspraak.

De bevoegde persoon omschrijft in het proces-verbaal duidelijk de omstandigheden en de redenen van het verplaatsen.

De bevoegde persoon brengt de bestuurder op de hoogte van de verplaatsing op de wijze door de Koning bepaald.'.

27 december 2001

Frieda BREPOELS (VU&ID)
Geert BOURGEOIS (VU&ID)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

L'article 4.4, alinéa 2, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est remplacé par la disposition suivante :

« En cas de refus du conducteur ou si celui-ci est introuvable, l'agent qualifié peut pourvoir d'office au déplacement du véhicule.

Le déplacement pour raisons administratives s'effectue aux risques et frais de l'administration qui a fait déplacer le véhicule.

En cas de déplacement pour infraction à la police de la sécurité routière, l'administration qui a fait déplacer le véhicule acquitte les frais. Elle a le droit de réclamer le remboursement de ces frais auprès du conducteur et des personnes civilement responsables. En cas de refus de remboursement, ces frais sont ajoutés aux frais de justice et le juge statue.

L'agent qualifié décrit clairement les circonstances et les raisons du déplacement dans le procès-verbal.

L'agent qualifié informe le conducteur du déplacement de la manière fixée par le Roi. ».

27 décembre 2001