

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

21 juin 2023

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 16 mars 1968
relative à la police de la circulation routière
en vue de permettre aux tribunaux
de police de renouveler de manière successive
l'ordonnance de prolongation
de retrait du permis de conduire
en cas d'infraction routière grave
jusqu'au prononcé du jugement**

(déposée par
Mme Laurence Zanchetta et consorts)

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

21 juni 2023

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 16 maart 1968
betreffende de politie over het wegverkeer,
opdat de politierechtbanken
bij zware verkeersovertredingen
de beschikking tot verlenging
van de intrekking van het rijbewijs
meermaals kunnen hernieuwen tot de dag
van de uitspraak van het vonnis**

(ingediend door
mevrouw Laurence Zanchetta c.s.)

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à permettre aux tribunaux de police de renouveler de manière successive l'ordonnance de prolongation de retrait du permis de conduire d'une personne ayant commis une infraction routière grave jusqu'à la tenue du procès, afin de prévenir les risques de nouveaux accidents.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel beoogt het voor de politierechtbanken mogelijk te maken de beschikking tot verlenging van de intrekking van het rijbewijs van een bestuurder die een zware verkeersovertreding heeft begaan meermaals te hernieuwen tot de dag waarop het vonnis wordt gewezen. Dat moet het risico op verdere ongevallen voorkomen.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. La sécurité routière en Belgique

La Belgique fait office de mauvais élève en matière de sécurité routière. En raison principalement de la crise de la COVID-19 et des mesures sanitaires, une baisse importante du nombre de victimes d'accidents de la route a été observée en 2020: 36.772 victimes en 2020, contre 47.405 en 2019. Cependant, en 2021, nous constatons une hausse significative des indicateurs, cette hausse se confirme durant l'année 2022, caractérisée par un nombre de victimes s'apparentant à celui de la période pré-COVID-19¹:

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. De verkeersveiligheid in België

België is een slechte leerling als het op verkeersveiligheid aankomt. Hoewel het aantal verkeersslachtoffers in 2020 (36.772) fors was gedaald ten opzichte van 2019 (47.405) – voornamelijk als gevolg van de COVID-19-crisis en de gezondheidsmaatregelen – gingen de indicatoren in 2021 opnieuw significant de hoogte in. In 2022 zette de stijging zich door en leunde het aantal verkeersslachtoffers aan bij dat van voor de COVID-19-crisis:¹

Tableau 1: Évolution du nombre d'accidents corporels et du nombre de victimes, Belgique

											Evolution 2021-2022	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	#	%
Accidents corporels	41.097	41.192	40.039	39.840	37.796	38.193	37.384	29.943	34.282	37.306	+3.024	+8,8%
Total victimes	53.535	53.613	52.263	51.561	48.786	49.022	47.405	36.772	42.132	45.604	+3.472	+8,2%
Tués	732	704	740	643	580	583	618	483	484	521	+37	+7,6%
Blessés	52.803	52.909	51.523	50.918	48.206	48.439	46.787	36.289	41.648	45.083	+3.435	+8,2%

Tabel 1: Evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers, België

											Evolutie 2021-2022	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	#	%
Letselongevallen	41.097	41.192	40.039	39.840	37.796	38.193	37.384	29.943	34.282	37.306	+3.024	+8,8%
Totaal slachtoffers	53.535	53.613	52.263	51.561	48.786	49.022	47.405	36.772	42.132	45.604	+3.472	+8,2%
Doden	732	704	740	643	580	583	618	483	484	521	+37	+7,6%
Gewonden	52.803	52.909	51.523	50.918	48.206	48.439	46.787	36.289	41.648	45.083	+3.435	+8,2%

À l'échelle des 27 États membres de l'Union européenne, les chiffres de la sécurité routière en Belgique présentent le nombre d'accidents et de victimes parmi les plus élevés. Avec 52 décès sur les routes par million d'habitants, en 2022, notre pays se classe derrière ses voisins (France, 49; Luxembourg, 40; Allemagne, 34;

In de verkeersveiligheidsrangschikking van de 27 lidstaten van de Europese Unie behoort België tot de landen met de meeste ongevallen en slachtoffers. Met in 2022 52 verkeersdoden per miljoen inwoners doet België het slechter dan zijn buurlanden (49 in Frankrijk, 40 in Luxemburg, 34 in Duitsland en 35 in Nederland).

¹ Baromètre de la sécurité routière, année 2022, VIAS institute [en ligne], 2023, disponible sur <https://www.vias.be/storage/main/barometer-2022-q4-fr.html>.

¹ Verkeersveiligheidsbarometer, het jaar 2022, Vias institute, 2023, raadpleegbaar via <https://www.vias.be/storage/main/barometer-2022-q4-nl.html>.

Pays-Bas, 35) et occupe une peu envieuse 19^e place au sein du classement de l'Union européenne. De plus, si nous avons observé, de manière générale, durant la crise de la COVID-19 en Belgique et dans l'Union européenne un nombre de décès sur les routes en baisse, les autres pays de l'Union européenne ont, quant à eux et contrairement à la Belgique, en moyenne, maintenu en 2022 un taux de mortalité de 11 % inférieur à celui de la période 2017-2019.

En Belgique, comme nous l'avons évoqué, les chiffres historiquement bas de 2020 sont rapidement repartis à la hausse. Le nombre de décès sur les routes par million d'habitants n'y a diminué que de 3 %, si l'on fait la comparaison entre la moyenne de la période 2017-2019 et celle de 2022².

D'autres indicateurs attestent des problèmes de sécurité routière dans notre pays. En ce qui concerne la conduite sous influence, par exemple, 8 % des conducteurs belges déclarent conduire au moins une fois par mois après avoir consommé des calmants ou des somnifères. 5 % des Belges reconnaissent consommer de la drogue avant de prendre le volant au moins une fois par mois. Enfin, selon une enquête menée en 2018, près d'un quart des Belges (24,2 %) reconnaissent avoir conduit sous l'influence d'alcool au cours des trente derniers jours (un taux bien supérieur à la moyenne européenne, qui est de 13 %)³.

Derrière ces chiffres, il y a évidemment des réalités humaines que l'on ne peut ignorer. Les vies brisées par les accidents de la route sont autant de drames pour les familles, comme nous l'a encore malheureusement rappelé l'accident de Strépy-Bracquegnies du 20 mars 2022, qui a provoqué la mort de 6 personnes et les blessures d'une trentaine d'individus.

Si, évidemment, le risque zéro n'existe jamais, ces faits démontrent la nécessité de légiférer et de mettre tout en œuvre pour que ce genre de tragédie ne se reproduise

Het bekleedt dan ook een weinig benijdenswaardige 19^e plaats. Bovendien is het aantal verkeersdoden tijdens de COVID-19-crisis in België en overal in de Europese Unie over het algemeen afgenomen, maar anders dan België noteerden de overige EU-landen in 2022 een sterftecijfer dat gemiddeld 11 % lager ligt dan in de periode 2017-2019.

Zoals aangehaald zijn in België de historisch lage cijfers van 2020 snel weer de hoogte in gegaan. Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners in België is in 2022 amper 3 % gedaald ten opzichte van het gemiddelde tijdens de periode 2017-2019.²

Nog andere indicatoren leggen de verkeersveiligheidsproblemen in België bloot. Wat bijvoorbeeld rijden onder invloed betreft, verklaart 8 % van de Belgische bestuurders dat ze minstens eenmaal per maand achter het stuur zitten na kalmeer- of slaapmiddelen te hebben ingenomen. 5 % van de Belgen geeft toe minstens eenmaal per maand te rijden onder invloed van drugs. Uit onderzoek van 2018 blijkt tot slot dat bijna een kwart van de Belgen (24,2 %) toegeeft in de loop van de voorgaande maand dronken te hebben gereden (dus ver boven het Europese gemiddelde van 13 %).³

Achter die cijfers gaat uiteraard een onmiskenbare menselijke tol schuil. De gebroken levens als gevolg van verkeersongevallen zijn keer op keer een tragedie voor de betrokken families. Op 20 maart 2022 is dat helaas andermaal gebleken bij het drama in Strépy-Bracquegnies, waarbij zes mensen om het leven kwamen en een dertigtal anderen gewond raakten.

Hoewel het nulrisico niet bestaat, tonen die feiten de noodzaak aan om via de wetgeving in te grijpen en alles in het werk te stellen opdat dergelijke tragedies

² Sécurité routière dans l'UE: le nombre de décès est inférieur au niveau d'avant la pandémie, mais les progrès restent trop lents, Commission européenne [en ligne], 2023, disponible sur https://france.representation.ec.europa.eu/informations/securite-routiere-dans-lue-le-nombre-de-deces-est-inferieur-au-niveau-davant-la-pandemie-mais-les-2023-02-21_fr.

³ 8 % des Belges prennent le volant tous les mois après avoir pris des calmants ou des somnifères, VIAS institute [en ligne], 2023, disponible sur <https://www.vias.be/fr/newsroom/>.

Mesure nationale de comportement "Conduite sous l'influence de l'alcool" 2021, VIAS institute [en ligne], 2023, disponible sur https://www.vias.be/publications/Nationale%20gedragmeting%20Rijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol%202021/Mesure_nationale_de_comportement_conduire_sous_l'influence_de_l'alcool%E2%80%AF_2021.pdf, p. 15.

² Sécurité routière dans l'UE: le nombre de décès est inférieur au niveau d'avant la pandémie, mais les progrès restent trop lents, Europese Commissie, 2023, beschikbaar op https://france.representation.ec.europa.eu/informations/securite-routiere-dans-lue-le-nombre-de-deces-est-inferieur-au-niveau-davant-la-pandemie-mais-les-2023-02-21_fr.

³ 8 % van Belgen rijdt maandelijks na gebruik van slaap- of kalmeermiddelen, Vias institute, 2023, raadpleegbaar op <https://www.vias.be/nl/newsroom/8-van-belgen-rijdt-maandelijks-na-gebruik-van-slaap-of-kalmeermiddelen>.

Nationale gedragsmeting, Rijden onder invloed van alcohol 2021, 2023, raadpleegbaar op https://www.vias.be/publications/Nationale%20gedragmeting%20%E2%80%9CRijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol%E2%80%9D%202021/Nationale_gedragmeting_Rijden_onder_invloed_van_alcohol_2021.pdf, blz. 15.

plus et pour éviter que des personnes irresponsables ne reprennent la route après avoir commis des faits graves.

2. Mesures de lutte contre l'insécurité routière

Il est aujourd'hui nécessaire de prendre des mesures pour lutter contre l'insécurité routière. Si, depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont en grande partie compétentes en matière de sécurité routière, le gouvernement et le législateur fédéral jouissent cependant de plusieurs compétences leur permettant de favoriser une mobilité plus sûre pour l'ensemble des usagers de la route, au niveau de la police fédérale, de la Justice, ainsi que du Code de la route.

La sécurité routière constitue une thématique multifactorielle; les mauvais chiffres de notre pays peuvent en effet s'expliquer par de nombreux facteurs. Aussi, considérant les compétences de l'autorité fédérale, notre groupe a déposé des propositions destinées à s'attaquer aux causes de l'insécurité constatée sur nos routes. Il est ici question de mesures visant à mettre en place une politique exploitant l'effet dissuasif de la répression et luttant contre la récidive par le biais de sanctions adaptées. Citons ici le renforcement des contrôles routiers, l'augmentation des moyens alloués aux services de police, la facilitation de la mise en place de radars fixes, l'application de pleines alternatives, le renforcement du cadre des magistrats au sein des tribunaux de police, l'augmentation des contrôles concernant des faits de l'apologie de la vitesse en ligne, et la mise en œuvre d'un coefficient multiplicateur des amendes déterminé en fonction du niveau des revenus⁴.

Ces mesures de dissuasion et de lutte contre la récidive semblent aujourd'hui nécessaires pour lutter contre l'insécurité routière en Belgique et les auteurs souhaitent les compléter par une initiative complémentaire, visant à élargir le champ d'action des tribunaux de police, à des fins de prévention.

3. Objet de la proposition de loi

Actuellement, les articles 55, 55*bis* et 56 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière prévoient que le permis peut être retiré immédiatement dans certains cas, avant le prononcé du jugement, par le procureur du Roi, ainsi que par l'officier de police judiciaire concerné, dans certains cas, pour une durée de 15 jours pour les infractions routières les plus graves.

⁴ Document Chambre 55K3100001, disponible sur <https://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=flwb&language=fr&cfm=/site/wwwcfm/flwb/flwbn.cfm?dossierID=3100&legislat=55&inst=K>.

zich niet langer zouden voordoen en opdat roekeloze bestuurders die zwaar in de fout zijn gegaan zich niet meteen opnieuw in het verkeer kunnen begeven.

2. Maatregelen ter bestrijding van verkeers-onveiligheid

De huidige situatie maakt maatregelen ter bestrijding van verkeersonveiligheid noodzakelijk. Hoewel de gewesten sinds de Zesde Staatshervorming grotendeels voor verkeersveiligheid bevoegd zijn, hebben de federale regering en de federale wetgever nog altijd bevoegdheden – inzake de federale politie, het gerecht en de wegcode – waarmee ze de mobiliteit veiliger kunnen maken voor alle weggebruikers.

Verkeersveiligheid is een multifactorieel gegeven; de povere scores van België zijn inderdaad aan heel wat factoren toe te schrijven. In het licht van de bevoegdheden van de federale overheid heeft onze fractie voorstellen ingediend om de oorzaken van de onveiligheid op 's lands wegen aan te pakken. De hier beoogde maatregelen zouden moeten leiden tot een beleid dat gebruikmaakt van het ontradende effect van beteugeling en dat met aangepaste sancties recidive tegengaat. Zo kan worden ingegrepen door de wegcontroles op te drijven, de politie meer middelen te verlenen, de installatie van vaste flitscamera's te faciliteren, alternatieve straffen toe te passen, het magistratenkader bij de politierechtbanken te versterken, strenger toe te zien op het online verheerlijken van hardrijden en een vermenigvuldigingscoëfficiënt in te voeren die de geldboetes inkomensgerelateerd maakt.⁴

Die ontradings- en antirecidivemaatregelen lijken vandaag onvermijdelijk te zijn in de strijd tegen de onveiligheid op de Belgische wegen; daarbovenop willen de indiensters met hun initiatief de politierechtbanken meer armslag geven met het oog op preventie.

3. Strekking van het wetsvoorstel

Ingevolge de artikelen 55, 55*bis* en 56 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer kan de procureur des Konings of de betrokken officier van gerechtelijke politie, elkeen in bepaalde gevallen, het rijbewijs vóór de uitspraak van het vonnis onmiddellijk voor een periode van 15 dagen intrekken bij de zwaarste verkeersovertredingen.

⁴ Kamer, DOC 55 3100/001, raadpleegbaar op <https://www.dekamer.be/FLWB/PDF/55/3100/55K3100001.pdf>; DOC 55 3124/001, raadpleegbaar op <https://www.dekamer.be/FLWB/PDF/55/3124/55K3124001.pdf>.

Parmi les infractions ici concernées, citons:

— conduire avec un taux d'alcoolémie d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou en présentant des signes manifestes d'imprégnation alcoolique;

— conduire sous l'influence de drogues (amphétamine, cocaïne, morphine, THC, MDMA, notamment);

— refuser le test de l'haleine ou l'analyse de l'haleine;

— conduire un véhicule ou accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage après une interdiction temporaire de conduire ou une déchéance;

— être responsable d'un accident grave qui a entraîné des blessures graves ou la mort d'autrui;

— dépasser la vitesse maximale autorisée de plus de 20 kilomètres par heure dans une agglomération, une zone 30, aux abords d'écoles, dans une zone résidentielle ou une zone de rencontre ou si le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 30 kilomètres par heure;

— commettre une infraction du 2^e, du 3^e ou du 4^e degré.

Le paragraphe 5 de l'article 55*bis* de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière prévoit que le procureur du Roi peut requérir une ordonnance de prolongation de retrait de permis d'au maximum trois mois auprès du tribunal de police, renouvelable une fois.

La décision de retirer un permis constitue en l'occurrence une mesure de "sécurité temporaire" qui répond donc à une nécessité de sécurité routière de prévention: suite à une infraction routière grave, cette mesure permet de prévenir le risque de voir l'auteur de l'infraction commettre d'autres méfaits mettant en danger la vie des autres dans les semaines, voire les mois, suivant les faits ou l'accident.

Le fait qu'il y ait une durée maximale de six mois, limitant la durée des mesures de retrait de permis qui peuvent être décidées par le tribunal de police, pose ici question; en effet, comme il s'agit d'une mesure préventive imposée avant le prononcé du jugement, elle devrait normalement pouvoir rester d'application jusqu'à la décision rendue au fond par le juge si l'auteur présente toujours un risque.

Een dergelijke overtreding wordt begaan door de bestuurder die bijvoorbeeld:

— rijdt met een alcoholgehalte van minstens 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of duidelijke tekenen van alcoholopname vertoont;

— rijdt onder invloed van drugs (met name amfetamine, cocaïne, morfine, THC, MDMA);

— de ademtest of de ademanalyse weigert;

— een voertuig bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing na een tijdelijk rijverbod of na een verval van het recht tot sturen;

— verantwoordelijk is voor een ernstig ongeval dat aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt;

— de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 20 kilometer per uur overschrijdt binnen een bebouwde kom, zone 30, schoolomgeving, woonerf of erf, of de toegelaten maximumsnelheid met meer dan 30 kilometer per uur overschrijdt;

— een overtreding van de tweede, derde of vierde graad begaat.

Ingevolge artikel 55*bis*, § 5, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer kan de procureur des Konings voor de politierechtbank eenmalig een beschikking vorderen tot hernieuwing van de verlenging van de intrekking met ten hoogste drie maanden.

De beslissing tot intrekking van een rijbewijs is in dat geval een tijdelijke veiligheidsmaatregel als antwoord op een noodzaak van preventieve verkeersveiligheid: dankzij die maatregel kan het risico worden voorkomen dat een dader van een zware verkeersovertreding in de weken of zelfs maanden na de feiten of het ongeval nog wandaden zou begaan die het leven van anderen in gevaar brengen.

Het roept vragen op dat de looptijd van de maatregelen tot intrekking van het rijbewijs waartoe de politierechtbank kan besluiten, beperkt is tot in totaal zes maanden; aangezien het om een preventieve maatregel in afwachting van het vonnis gaat, zou die normaliter van toepassing moeten kunnen blijven totdat de rechter een uitspraak ten gronde heeft gedaan indien de dader nog altijd een risico vormt.

Considérons qu'une personne qui commet une infraction grave présente toujours des caractéristiques dangereuses (alcoolisme, addiction, comportement dangereux, par exemple) qui ont motivé le retrait immédiat, six mois après son premier retrait de permis. Dans ce cas, cette personne pourrait à nouveau jouir de son droit de conduire jusqu'à la tenue de son procès, ce qui serait susceptible de présenter un risque réel pour la sécurité routière et la vie des usagers durant ce laps de temps.

Face à cette situation, il est dès lors nécessaire d'allonger la période durant laquelle il est possible pour le tribunal de police, dans le cas où une telle mesure s'avérerait nécessaire, d'imposer une prolongation de la mesure de retrait du permis d'une personne ayant commis une infraction grave; cela rendrait ainsi possible l'imposition de cette mesure jusqu'au moment où le jugement est rendu au fond. Le délai de 6 mois est manifestement trop court dès lors que le procès peut parfois intervenir longtemps après les faits ou l'accident.

Il est ici à souligner que le délai important entre les faits et la tenue du procès s'apparente à une période particulièrement douloureuse pour les victimes, ainsi que pour leurs proches et leur famille. Dans ce cadre, apprendre que l'auteur des faits a pu récupérer son permis de conduire avant la tenue du procès peut représenter aux yeux des personnes touchées, non seulement une situation incompréhensible, mais également une véritable injustice. Ceci exacerbe alors la douleur des victimes, à plus forte raison si l'auteur des faits présente toujours des comportements dangereux pour la société. Pour notre groupe, de telles situations ne peuvent être acceptées et les dispositions qui s'imposent doivent être mises en place.

Ainsi, par le biais de cette proposition de loi, nous souhaitons que la durée du retrait du permis de conduire en cas d'infraction que peut décider le tribunal de police ne soit plus limitée à 6 mois (période de trois mois, renouvelable une fois, soit six mois en tout), mais à trois mois successivement renouvelables jusqu'au jour du prononcé du jugement sur le fond afin d'éviter que des usagers de la route irresponsables ne commettent encore d'autres accidents avant même d'être jugés.

La proposition prévoit des adaptations aux paragraphes 5, alinéa 3, et paragraphe 6 de l'article 55*bis* afin de préciser que le procureur du roi doit assigner l'intéressé au plus tard quinze jours avant l'expiration de

Het is niet denkbeeldig dat iemand die een zware overtreding heeft begaan zes maanden na de aanvankelijke intrekking van zijn rijbewijs nog steeds dezelfde gevaarlijke eigenschappen (bijvoorbeeld alcoholisme, verslaving, roekeloos rijgedrag) vertoont als die welke de grond waren voor die onmiddellijke intrekking. Die persoon zou na die zes maanden en tot aan zijn proces opnieuw gebruik kunnen maken van zijn recht op sturen, met alle reële risico's van dien voor de verkeersveiligheid en het leven van andere weggebruikers.

Die situatie noopt ertoe een langere tijdspanne te creëren waarbinnen de politierechtbank, zo zulks geboden zou zijn, de maatregel tot intrekking van het rijbewijs van wie een zware overtreding heeft begaan kan verlengen; het opzet is een dergelijke maatregel te kunnen handhaven tot het vonnis over de grond van de zaak. De termijn van zes maanden is duidelijk te kort aangezien het proces soms lang na de feiten of het ongeval plaatsvindt.

Daarenboven is de lange periode tussen de feiten en het proces bijzonder pijnlijk voor de slachtoffers en hun familie en vrienden. Als zij dan vernemen dat de dader zijn rijbewijs nog vóór het proces heeft teruggekregen, kunnen zij zulks niet alleen als onbegrijpelijk, maar ook als volstrekt onrechtvaardig ervaren. Het leed van de slachtoffers wordt er nog groter door, des te meer indien de dader blijkt te volharden in zijn voor de samenleving gevaarlijk gedrag. De PS-fractie vindt dat dergelijke situaties onaanvaardbaar zijn en dat in de nodige maatregelen moet worden voorzien.

Met dit wetsvoorstel beogen de indiensters dan ook dat de intrekking van het rijbewijs die de politierechtbank in geval van een overtreding kan opleggen, niet langer beperkt zou zijn tot samengeteld 6 maanden (periode van drie maanden, die eenmaal kan worden hernieuwd), maar voortaan zou gelden voor een periode van drie maanden, die meermaals kan worden hernieuwd tot het vonnis over de grond van de zaak; zulks moet voorkomen dat roekeloze weggebruikers nog meer ongevallen veroorzaken voordat zij voor de rechter verschijnen.

Het wetsvoorstel strekt ertoe § 5, derde lid, en § 6, van artikel 55*bis* aan te passen, teneinde te preciseren dat de procureur des Konings de betrokkene, bij hernieuwing van de maatregel, ten laatste vijftien dagen

l'ordonnance, en cas de renouvellement de la mesure et que le tribunal doit la prononcer en séance publique.

Laurence Zanchetta (PS)
Leslie Leoni (PS)
Chanelle Bonaventure (PS)
Jean-Marc Delizée (PS)

voor het verstrijken van de beschikking dagvaardt en dat de rechtbank in dezen uitspraak doet in openbare terechtzitting.

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

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 55*bis* la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, inséré par la loi du 20 juillet 2005 et modifié par la loi du 2 mars 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 5:

a) entre l'alinéa 1^{er} et l'alinéa 2, est inséré l'alinéa suivant:

“L'ordonnance de renouvellement de la prolongation visée à l'alinéa 1^{er} peut intervenir de manière successive jusqu'au jour du prononcé du jugement sur le fond.”;

b) l'alinéa 2, devenant l'alinéa 3, est complété par les mots “ou de la dernière ordonnance de prolongation”;

2° le paragraphe 6 est complété par les mots “ou de la dernière ordonnance de prolongation”.

8 mai 2023

Laurence Zanchetta (PS)
Leslie Leoni (PS)
Chanelle Bonaventure (PS)
Jean-Marc Delizée (PS)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 55*bis* van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, ingevoegd bij de wet van 20 juli 2005 en gewijzigd bij de wet van 2 maart 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 5 wordt:

a) tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, luidende:

“De beschikking tot hernieuwing van de verlenging als bedoeld in het eerste lid kan meermaals worden gegeven tot de dag van het vonnis over de grond van de zaak.”;

b) het tweede lid, dat het derde lid wordt, aangevuld met de woorden “of van de laatste beschikking tot verlenging”;

2° paragraaf 6 wordt aangevuld met de woorden “of van de laatste beschikking tot verlenging”.

8 mei 2023