

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2024

25 juli 2024

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet
betreffende de politie over het wegverkeer,
gecoördineerd op 16 maart 1968,
tot invoering van maatregelen
tegen recidive en tegen gevaarlijke
gedragingen achter het stuur**

(ingediend door de heer Staf Aerts c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2024

25 juillet 2024

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi relative
à la police de la circulation routière,
coordonnée le 16 mars 1968,
introduisant des mesures
de lutte contre la récidive et contre
les comportements dangereux au volant**

(déposée par M. Staf Aerts et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel beoogt de invoering van een geïntegreerd systeem ter bestrijding van recidive op het gebied van verkeersovertredingen. Het is een vollediger en progressiever systeem, en dus meer rechtvaardig, maar ook meer stimulerend en dus efficiënter dan het bestaande. Dit wetsvoorstel vult een belangrijke lacune op in onze architectuur van preventie, controle en bestraffing, door ervoor te zorgen dat deze in overeenstemming is met de op Europees niveau bestaande beste praktijken en door gerichte initiatieven te ontwikkelen.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à mettre en place un système intégré de lutte contre la récidive en matière de délinquance routière. Il s'agit d'un système plus complet et plus graduel, donc plus juste, mais aussi plus incitatif et donc plus efficient que l'existant. Elle vient combler un vide important dans notre architecture articulant prévention, contrôle et sanction, en veillant à s'inscrire dans les meilleures pratiques existant au niveau européen et en développant des initiatives ciblées.

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^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 (beigekleurig papier)

DAMES EN HEREN,

TOELICHTING**Aanhef**

Om het aantal doden en ernstig gewonden ten gevolge van verkeersongevallen drastisch te verminderen, moeten alle bestuursniveaus worden gemobiliseerd en alle mogelijke acties worden ondernomen rond de doelstelling “*All for Zero*”. Elk slachtoffer is er een te veel, een gebroken familie, dromen beëindigd. De meest recente indicatoren zijn zeer alarmerend. Het is duidelijk dat België beter moet en kan doen op het gebied van de verkeersveiligheid.

Dit wetsvoorstel beoogt de invoering van een geïntegreerd systeem ter bestrijding van recidive op het gebied van verkeersovertredingen. Het is een vollediger en progressiever systeem, en dus meer rechtvaardig, maar ook meer stimulerend en dus efficiënter dan het bestaande. Deze wet vult een belangrijke lacune op in onze architectuur van preventie, controle en bestraffing, door ervoor te zorgen dat deze in overeenstemming is met de op Europees niveau bestaande beste praktijken en door gerichte initiatieven te ontwikkelen.

Effectief optreden tegen herhaald gevaarlijk rijgedrag is een prioriteit. Recidivisten begaan per definitie niet enkel meer overtredingen dan andere bestuurders, maar deze zijn gemiddeld ook ernstiger. Het risico op een ongeval neemt exponentieel toe met het aantal overtredingen van de verkeersregels. Het huidige Belgische systeem voor de bestrijding van recidive schiet echter tekort om veel van deze gedragingen doeltreffend te bestraffen. Niets kan rechtvaardigen dat een minderheid de veiligheid van de meerderheid aan de ergste gevaren blootstelt door gevaarlijk, herhaaldelijk en onaanvaardbaar gedrag. Onveiligheid op de weg is niet onvermijdelijk. Dit moet worden verholpen door een duidelijk en doeltreffend systeem.

Kortom, bij overtredingen die de grootste onveiligheid op de weg veroorzaken, krijgt de bestuurder punten toegekend (een aantal dat in verhouding staat tot de ernst van de fout), naast de boetes die de wet reeds voorziet. Wanneer het totaal van 12 punten is bereikt, wordt de bestuurder automatisch (onder voorbehoud van beroep, dat in alle gevallen mogelijk en toegankelijk is) voor 3 maanden ontheven van zijn recht van sturen. Om dit recht terug te krijgen, moet de bestuurder met succes herstelexamens afleggen die erop gericht zijn die bewust te maken van de gevolgen van herhaald gevaarlijk rijgedrag. De periode van verval wordt verdubbeld of

MESDAMES, MESSIEURS,

DÉVELOPPEMENTS**Préambule**

Diminuer drastiquement le nombre de morts et de blessés graves suite à des accidents de la route, mobiliser tous les niveaux de pouvoir et entreprendre toutes les actions possibles autour de l’objectif “*All for Zero*”. Chaque victime est une victime de trop, une famille meurtrie, un destin brisé. Les indicateurs les plus récents sifflent comme une stridente alarme de rappel. Force est de constater que la Belgique doit, et peut, encore faire mieux en matière de sécurité routière.

La présente proposition de loi vise à mettre en place un système intégré de lutte contre la récidive en matière de délinquance routière. Il s’agit d’un système plus complet et plus graduel, donc plus juste, mais aussi plus incitatif et donc plus efficace que l’existant. Cette pièce vient combler un vide important dans notre architecture articulant prévention, contrôle et sanction, en veillant à s’inscrire dans les meilleures pratiques existant au niveau européen et en développant des initiatives ciblées.

Agir efficacement contre la récidive de comportements dangereux au volant est prioritaire. Non seulement les récidivistes commettent par définition plus d’infractions que les autres conducteurs, mais celles-ci sont en moyenne plus graves. Le risque d’accident croît exponentiellement en fonction du nombre de transgressions au code de la route. Le système belge actuel de lutte contre la récidive est cependant défectueux pour sanctionner efficacement nombre de ces comportements. Or, rien ne peut justifier qu’une minorité, par des comportements dangereux, intolérables et répétés, expose la santé d’une majorité aux pires dangers. L’insécurité routière n’est pas une fatalité. Il convient d’y remédier grâce à un système clair et efficace.

Très simplement, les infractions les plus génératrices d’insécurité routière se traduiront par l’octroi de points (d’un nombre proportionnels à la gravité de la faute) au conducteur, en plus des amendes déjà prévues par la loi. Lorsque le total de 12 points est atteint, le conducteur est automatiquement (sous réserve d’un recours qui est possible dans tous les cas et facile d’accès) déchu de son droit de conduire pour 3 mois. La réussite d’exams de réintégration visant à une prise de conscience de l’impact de comportements dangereux et répétés au volant, est nécessaire pour recouvrer ce droit. La période de déchéance est doublée, voire triplée, si le plafond

zelfs verdrievoudigd als de 12-puntengrens vervolgens opnieuw wordt bereikt. Wij breiden de kenmerken van het huidige systeem van bestraffing voor de zwaarste overtredingen (gekruste recidive) uit tot de overtredingen van lagere graden. Om de intrekking van het rijbewijs te kunnen voorkomen en problematisch gedrag sneller te kunnen veranderen, zijn vrijwillige tussentijdse opleidingen mogelijk met als effect een verlaging van het puntensaldo. Want het uiteindelijke doel is niet zozeer de straf, maar wel de gedragsverandering voor veiligere wegen en een evenwichtige mobiliteit.

Deze wet betekent het einde van een lang en bochtig parcours voor dit concept van bestrijding van recidive. Hierdoor zal België niet langer de uitzondering in Europa zijn.

We starten de presentatie van dit wetsvoorstel met het schetsen van de context. Vervolgens worden de argumenten uiteengezet voor de keuze van een zogenaamd “punten”-systeem. Daarna worden de beginselen uiteengezet die aan dit nieuwe systeem ten grondslag liggen. Ten slotte worden de belangrijkste technische en wettelijke gevolgen verduidelijkt.

A. Context

Evolutie van de verkeersveiligheid in België

Hoewel er sinds de eeuwwisseling (met verschrikkelijke cijfers van 1.470 doden in 2000 en 1.486 doden in 2001, als aanleiding voor de eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en concrete maatregelen die aanzienlijke vooruitgang mogelijk hebben gemaakt) een zeer lange weg is afgelegd, voldoen de verkeersveiligheidsresultaten voor België in 2022 (met 521 doden) nog steeds niet aan de legitieme maatschappelijke verwachtingen en de Europese doelstellingen. Met ongewijzigd beleid zal het onmogelijk zijn om de gewenste halvering van het aantal doden en zwaargewonden tegen 2030 te behalen (met een doelstelling van maximaal 320 doden in het verkeer, vertrekkende van het referentiejaar 2019), laat staan om de ambitieuze maar noodzakelijke doelstelling van zero verkeersdoden tegen 2050 te bereiken. België scoort naar doden in het verkeer toe slechter dan het EU-gemiddelde en hinkt duidelijk achterop ten opzichte van de buurlanden, in het bijzonder Nederland, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk maar ook Frankrijk. De recente resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer geven aan dat de sterkste stijging onder de verkeersslachtoffers zich situeert bij de kwetsbare weggebruikers: voetgangers, fietsers (inclusief bestuurders van elektrische fietsen en speed pedelecs) en de gebruikers van e-steps. De actieve vervoersmodi zijn de laatste jaren in populariteit gestegen. De evolutie van mobiliteit gaat inderdaad gepaard met een grotere verscheidenheid aan

de 12 points est atteint à nouveau par la suite. Nous retrouvons la marque du système actuel de sanction des infractions les plus graves (récidive croisée), étendu aux infractions de degrés inférieurs. Afin de pouvoir prévenir la privation du permis du conduire et de faire évoluer plus rapidement les comportements problématiques, des formations intermédiaires volontaires sont possibles avec pour effet de diminuer son le solde de points. Car l'objectif final n'est pas tant la sanction que le changement de comportement pour des routes plus sûres et une mobilité apaisée.

Cette loi marquera la fin d'un long et sinueux parcours pour ce concept de lutte contre la récidive. Elle remédiera à une forme d'exception belge en Europe.

La présentation de la présente proposition de loi s'arrête d'abord plus en détail sur le contexte. Il développe ensuite les arguments qui motivent le choix d'un système dit “à points”. Les principes qui sous-tendent ce nouveau système sont exposés ensuite. Enfin, les implications techniques et juridiques les plus notables sont précisées.

A. Contexte

Évolution de la sécurité routière en Belgique

Bien que nous ayons parcouru un très long chemin depuis le début du siècle (avec des chiffres terribles de 1.470 morts en 2000 et 1.486 morts en 2001, donnant lieu aux premiers États généraux de la sécurité routière et des mesures concrètes qui ont permis des progrès substantiels), les résultats de la sécurité routière en Belgique pour 2022 (avec 521 tués) ne sont pas à la hauteur des attentes sociétales légitimes et des objectifs européens. À politiques inchangées, il sera impossible d'atteindre la réduction voulue de la moitié du nombre de décès et de blessures graves (avec un objectif de ne pas dépasser 320 décès sur nos routes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019), et encore moins d'atteindre l'objectif ambitieux mais nécessaire de zéro victime sur la route d'ici 2050. La Belgique obtient de moins bons résultats que la moyenne de l'Union européenne en terme de mortalité routière et est clairement à la traîne par rapport à ses voisins, en particulier les Pays-Bas, l'Allemagne, le Royaume-Uni mais aussi la France. Les résultats récents du baromètre de la sécurité routière indiquent que la plus forte augmentation du nombre de décès sur les routes concerne les usagers vulnérables: piétons, cyclistes (y compris les vélos électriques et les *speed pedelecs*) et les utilisateurs de trottinettes électriques. Les modes de transport actifs ont gagné en popularité ces dernières années. L'évolution de la mobilité s'accompagne en effet d'une plus grande

vervoerswijzen op wegen die nog steeds grotendeels bestemd zijn voor auto's. Dit maakt het samenleven op de weg bijzonder delicaat, in het nadeel van actieve en kwetsbare gebruikers... Naast conflicten tussen weggebruikers worden er ook veel eenzijdige ongevallen geregistreerd, zowel bij automobilisten, motorrijders, fietsers als gebruikers van e-steps. Voor wat betreft dodelijke verkeersongevallen, zijn eenzijdige ongevallen met auto's of bestelwagens verantwoordelijk voor een kwart van alle verkeersdoden.

De maatschappelijke kost van verkeersongevallen

Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Achter elk slachtoffer schuilt een ouder of kind, een partner, een vriend of kennis, elk ongeval brengt groot leed met zich mee, alsook verschillende soorten kosten voor de maatschappij. Over het algemeen bestaat de totale afrekening voor de maatschappij uit de volgende elementen: medische kosten, productieverlies, materiële schade, administratiekosten, menselijke kosten en andere kosten (waaronder de kosten van files die ontstaan als gevolg van ongevallen).

Hierover werd recent gericht onderzoek gevoerd door Vias institute, waarvan de conclusies kunnen worden teruggevonden in de Vias Briefing "De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen" (2021).

In 2019 zijn de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen geraamd op 2,9 % van het bbp, ofwel 13 miljard euro. Met inbegrip van de menselijke kosten komen de kosten van elke verkeersdode gemiddeld overeen met een verlies van 7 miljoen euro, van elke zwaargewonde met 1 miljoen euro, van iedere lichtgewonde met 74.000 euro en van een ongeval met stoffelijke schade met 5.000 euro (zie Vias Institute (2021), Briefing "De maatschappelijke kosten van verkeersveiligheid", www.vias.be/briefing). Zelfs als we de menselijke kosten buiten beschouwing laten, heeft elk verloren leven op de weg een directe impact van bijna 800.000 euro op onze economie. En alleen al de medische kosten voor de verzorging van een zwaargewonde bedragen bijna 20.000 euro, wat in verhouding tot het aantal mensen dat in 2021 werd verzorgd neerkomt op een directe kost van meer dan 60 miljoen voor de sociale zekerheid.

Een gebrekkige sociale norm

Hoewel we in ons land dagelijks worden geconfronteerd met ongevallen en overlijdens op de weg, stellen we desalniettemin vast dat de sociale norm met betrekking tot verkeersveilig gedrag in België nog steeds te zwak is, wat betekent dat velen het niet zo nauw nemen met het respecteren van de verkeersregels. Het overschrijden van de snelheidslimiet is sociaal aanvaard, en dit geldt

diversité de modes de transports sur des voiries encore largement consacrées aux voitures et rend la cohabitation particulièrement délicate, au détriment des usagers actifs et vulnérables... Outre les conflits entre usagers de la route, un grand nombre d'accidents unilatéraux sont également enregistrés, à parts égales entre automobilistes, motocyclistes, cyclistes et utilisateurs de trottinettes électriques. En termes d'accidents mortels, les accidents de voiture ou camionnette "seule en cause" pèsent pour un quart de tous les tués sur les routes.

Le coût sociétal des accidents de la route

Chaque victime de la route est une victime de trop. Derrière chaque victime, il y a un parent ou un enfant, un partenaire, un ami ou une connaissance, et chaque accident entraîne des souffrances, en plus de divers types de coûts pour la société. En règle générale, la facture totale pour la société se compose des éléments suivants: les frais médicaux, la perte de production, les dommages matériels, les frais administratifs, le coût humain et les autres coûts (y compris les coûts générés par les embouteillages résultants des accidents).

Une recherche ciblée a récemment été menée à ce sujet par l'institut Vias, dont les conclusions peuvent être consultées dans le Briefing Vias "Le coût social des accidents de la route" (2021).

En 2019, le coût sociétal des accidents de la route a été estimé à 2,9 % du PIB, soit 13 milliards d'euros. Si l'on inclut le coût humain, le coût de chaque décès sur la route s'élève à 7 millions d'euros, de chaque blessé grave à 1 million d'euros, d'un blessé léger à 74.000 euros et d'un accident matériel à 5.000 euros (voir Vias Institute (2021), Briefing "Les coûts sociaux de l'insécurité routière", www.vias.be/briefing). En faisant même abstraction du coût humain, chaque vie perdue sur la route impacte directement notre économie de presque 800.000 euros. Et les seuls frais médicaux de prise en charge d'un blessé grave approchent les 20.000 euros, ce qui, ramené au nombre de personnes prises en charge en 2021, représente un coût direct de plus de 60 millions pour la sécurité sociale.

Une norme sociale défaillante

Bien que dans notre pays, nous soyons quotidiennement confrontés à des accidents et des décès sur la route, nous constatons néanmoins que la norme sociale relative aux comportements de sécurité en matière de circulation routière est encore trop faible, ce qui signifie que beaucoup ne la prennent pas très au sérieux lorsqu'il s'agit de respecter la réglementation

ook voor het rijden na het nuttigen van alcohol of drugs of telefoneren tijdens het rijden. Bepaalde bestuurders beschikken over een maandelijks budget voor verkeersboetes, herhaald verkeersonveilig gedrag wordt door de overheid niet afdoend opgevolgd.

Deze verkeersveiligheidssituatie vraagt om doortastende maatregelen, willen we deze negatieve evolutie kunnen ombuigen. Hieronder wordt de voorgeschiedenis die tot dit wetsvoorstel heeft geleid geschetst, de aanpak van recidive tot nu toe en de daaruit voortvloeiende beperkingen, de verschillende studies over het puntenrijbewijs met de bijbehorende conclusies en tenslotte de argumenten voor de invoering van een systeem ter bestrijding van recidive.

Recidive als fenomeen

Recidive is een probleem voor de verkeersveiligheid, aangezien bestuurders die vaak in overtreding zijn betrokken zijn bij 1 op de 3 ongevallen in ons land en zij gemiddeld genomen 10 % meer kans hebben op een ongeval in vergelijking met de gemiddelde bestuurder. Deze cijfers zijn afkomstig uit recent onderzoek van Vias institute, gelijkaardige resultaten werden ook gepubliceerd door SWOV (Nederland). We weten bijvoorbeeld dat het risico op een ongeval begint toe te nemen na één verkeersovertreding per jaar en dat dit risico exponentieel toeneemt. Iemand die tot acht boetes per jaar oploopt, heeft tien keer meer kans om bij een ongeval betrokken te raken. En 6 % van de ongevallen wordt veroorzaakt door 0,5 % van de overtredders die negen of meer boetes per jaar opstapelen¹.

Om deze reden is het belangrijk dat veelplegers correct worden geïdentificeerd en met passende sancties en opleidingen worden opgevolgd. Het huidige kader van verkeersregels laat dit echter niet toe, want hoewel het systeem van de gekruiste recidive vrij doeltreffend is – het werkt ook wanneer men twee verschillende overtredingen heeft begaan en het leidt tot een verplichte dagvaarding voor en veroordeling door de rechter – vallen de meeste overtredingen niet onder deze categorie van recidive, waardoor een te groot aantal van herhaalde overtredingen niet doeltreffend worden aangepakt.

De andere overtredingen vallen immers onder het basissysteem ter bestrijding van recidive, dat ontoereikend is. Ten eerste schiet dit systeem enkel in gang als de bestuurder twee keer exact dezelfde overtreding

routière. Dépasser la limite de vitesse est socialement accepté, tout comme conduire après avoir consommé de l'alcool ou des drogues ou téléphoner au volant. Certains conducteurs s'accommodent facilement du fait de devoir payer leurs amendes et les comportements dangereux répétés dans la circulation ne font pas l'objet d'un suivi étroit par les autorités.

La situation en matière de sécurité routière, telle qu'elle est décrite ci-dessus, exige une action décisive si l'on veut inverser cette tendance négative. Nous aborderons ci-dessous les rétroactes qui ont conduit à la présente proposition de loi, l'approche de la récidive jusqu'à maintenant et les limites qui en découlent, les différentes études menées sur le permis à points et leurs conclusions et, enfin, les arguments en faveur de l'introduction d'un système de lutte contre la récidive.

Le phénomène de la récidive

La récidive constitue un problème pour la sécurité routière sachant que les conducteurs fréquemment en infraction sont impliqués dans 1 accident sur 3 dans notre pays et qu'ils ont notamment 10 % de plus de risques d'avoir un accident par rapport au conducteur moyen. Ces chiffres ressortent d'une étude récente de l'Institut Vias, des résultats similaires ont été publiés par le SWOV (Pays-Bas). On sait, par exemple, que le risque d'accident commence à croître à partir d'un procès-verbal par an et que ce risque croît exponentiellement. Ainsi, une personne qui accumule jusqu'à huit procès-verbaux par an court dix fois plus de risque d'être impliquée dans un accident. Et 6 % des accidents sont le fait des 0,5 % des contrevenants qui cumulent neuf amendes par an ou plus¹.

Il est donc important que les multirécidivistes soient correctement identifiés et fassent l'objet d'un suivi approprié en terme de sanction et de formation. Or, le cadre de la réglementation routière actuelle ne le permet pas car si le système de récidive croisée est plutôt efficace – il fonctionne même si l'on a commis deux infractions différentes et il conduit à un passage obligé devant un juge ce qui entraîne une condamnation – la majorité des infractions ne sont pas reprises dans cette catégorie de récidive, ce qui empêche de lutter efficacement contre une trop large partie des faits de récidive.

En effet, les autres infractions tombent dans le système basique de la récidive qui est largement inopérant. Premièrement car pour que le système s'active, le conducteur doit avoir commis deux fois la même

¹ GOLDENBELD, C., REURINGS, M. C. B., NORDEN, Y., & STIPDONK, H. L. (2011). *Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen: Verkennend onderzoek op basis van CJIB-gegevens. (R-2022-19)*. SWOV, Leidschendam.

¹ GOLDENBELD, C., REURINGS, M. C. B., NORDEN, Y., & STIPDONK, H. L. (2011). *Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen: Verkennend onderzoek op basis van CJIB-gegevens. (R-2022-19)*. SWOV, Leidschendam.

heeft begaan (en er zijn veel verkeersovertredingen) en ten tweede worden deze overtredingen in 95 % van de gevallen betaald, en dus afgehandeld, via onmiddellijke inning en minnelijke schikking, wat betekent dat er geen dagvaarding voor de rechter voorzien is en dus geen veroordeling wegens recidive mogelijk is via het huidige systeem van gekruiste recidive.

Er zit dus een zekere onrechtvaardigheid in dit systeem aangezien het voor veel veelplegers volstaat om gewoon de prijs van de onmiddellijke inning of de minnelijke schikking te betalen om er vanaf te komen. Dit draagt zeker niet bij tot een vermindering van het recidivepercentage in België. Afgezien van deze onrechtvaardigheid en inefficiëntie van het systeem is het volstrekt onbegrijpelijk dat een bestuurder vandaag de dag dagelijks overtredingen kan begaan, zoals het stelselmatig boven 50 km/u rijden voor een school, en hiervoor slechts een eenvoudige boete riskeert zo vaak als zijn portemonnee het toelaat. De mogelijkheid om te betalen teneinde verdere vervolging uit te sluiten bereikt dus zijn grenzen; deze situatie heeft een negatief effect op de sociale norm. Het geeft de indruk dat het niet naleven van verkeersregels uiteindelijk een klein probleem is.

Daarom moest een oplossing worden gevonden om het fenomeen van de recidive naar behoren aan te pakken.

Studies over puntensystemen

Op vraag van de Europese Commissie werd in 2012 een grote benchmarkingstudie uitgevoerd over de verschillende types puntenrijbewijzen in Europa en hun werking. Het *BestPoint-Handbook* vormt nog steeds een goede vertrekbasis en bevat concrete aanbevelingen over de succesfactoren binnen een puntenrijbewijssysteem. In de studie wordt met name gewezen op drie essentiële voorwaarden voor de doeltreffendheid van een dergelijk systeem: een voldoende hoog handnavingsniveau, begeleidende maatregelen en herstelmaatregelen en een transparante en verstaanbare werking.

Vias institute, voorheen BIVV, heeft in de loop der jaren meerdere studies uitgevoerd over de verschillende instrumenten in de strijd tegen recidive, waaronder het rijbewijs met punten. In het kader van het Regeerakkoord van 2014, waarin de strijd tegen recidive ook was opgenomen, werden twee studies uitgevoerd. In 2015 betrof het een eerste literatuuranalyse waarin werd onderzocht wat de te verwachten effecten van een puntenrijbewijs zouden zijn, op basis van de conclusies uit eerdere Europese onderzoeken. In 2018 werd een vergelijking gemaakt tussen de verwachte effecten van puntensystemen en

infraction (or les infractions routières sont nombreuses) et deuxièmement, ces infractions font l'objet du paiement d'une amende, et sont donc réglées, dans 95 % des cas, lors de la phase de la perception immédiate, de la transaction, ou de l'ordre de paiement, ce qui implique qu'il n'y a pas de passage devant le juge et donc, pas de condamnation qui pourrait être prise en compte via le système actuel de récidive croisée.

Il existe donc une certaine injustice dans ce système car il suffit à de nombreux récidivistes de simplement payer le prix de la perception immédiate ou de la transaction pour s'en sortir, ce qui n'aide certainement pas à faire baisser le taux de récidive en Belgique. Outre l'injustice et l'inefficacité du système, il est totalement incompréhensible qu'aujourd'hui, un conducteur puisse commettre des infractions quotidiennement, comme rouler systématiquement à plus de 50km/h devant une école, et ne risquer qu'une simple amende autant de fois que son portefeuille le lui permet. La faculté de payer pour éteindre toutes les poursuites atteint ses limites et cette situation a un impact négatif sur la norme sociale. Elle laisse croire que le non respect de règles de sécurité routière serait finalement un problème mineur.

Il est donc nécessaire de trouver une solution pour appréhender plus efficacement le phénomène de la récidive.

Les études sur les systèmes de permis à points

À la demande de la Commission européenne, une importante étude comparative a été menée en 2012 sur les différents types de permis de conduire à points en Europe et leur fonctionnement. Le manuel *BestPoint HandBook* reste un bon point de départ et contient des recommandations concrètes sur les facteurs de réussite d'un système de permis à points. L'étude pointe notamment trois conditions pour qu'un tel système soit efficace: un niveau de contrôle suffisamment élevé, des mesures d'accompagnement et de réintégration et un fonctionnement transparent et compréhensible.

L'Institut Vias, anciennement IBSR, a réalisé au fil des années plusieurs études sur les différents instruments de lutte contre la récidive, dont le permis à points. Dans le cadre de l'Accord de gouvernement de 2014, qui comprenait également la lutte contre la récidive, deux études ont été menées. En 2015, une première analyse de littérature a examiné quels seraient les effets à espérer d'un permis de conduire à points sur la base des conclusions de précédentes études européennes. En 2018, a été publiée une comparaison des effets attendus des systèmes à points et d'autres mesures

andere maatregelen tegen recidive van gevaarlijk gedrag in het verkeer, alsook een soortgelijke bevraging van enkele EU-landen. In deze studie werd benadrukt dat er op korte termijn verkeersveiligheidseffecten te verwachten zijn van de invoering van een puntensysteem wanneer die samengaat met verhoogde sensibiliserings- en handhavingsinspanningen. Het handhavingsniveau in België werd toen als eerder matig ingeschaald; in de studie werd aanbevolen om in eerste instantie in te zetten op een verhoging van de pakkans. Een van de in de studie aangehaalde voordelen van een puntensysteem is dat het toelaat om veelplegers te identificeren, hetgeen een essentiële en duidelijke voorwaarde is voor het monitoren en aanpakken van recidive.

In 2021 heeft het Vias-instituut naar aanleiding van het Regeerakkoord van 2020 een vergelijking gemaakt van de Europese wetgeving waarbij zowel het handhavingsniveau als de werking van de diverse puntensystemen of alternatieve sanctiesystemen grondig bestudeerd werden. Een tweede luik in het onderzoek betrof een diepteonderzoek met zes landen die allen over een verschillende aanpak beschikken en hierin al dan niet gebruikmaken van puntensystemen (Noorwegen, Finland, Zwitserland, UK, Portugal en Slovenië). Op basis van gestandaardiseerde voorbeelden van herhaling van overtredingen werd onderzocht door Vias hoe recidive in deze landen wordt aangepakt: bedrag van de boete, bijbehorende punten, rijverboden (inclusief duurtijd en herstelmaatregelen) en andere (alternatieve) sancties. Uit de conclusies van de studie blijkt duidelijk dat België een grote achterstand heeft op de onderzochte landen, in het bijzonder op het vlak van de opvolging van overtredingen die met een onmiddellijke inning worden afgehandeld zonder verder gevolg voor de overtreder. Bepaalde van deze overtredingen worden in het buitenland veel consequenter aangepakt (bijvoorbeeld gebruik van de gsm achter het stuur, alcoholpromillages tussen 0,5 en 0,8 promille, snelheidsovertredingen tussen 20 km/u en 30 km/u boven de limiet). Deze studie heeft onderstreept dat een puntenrijbewijs een positieve impact heeft op de gedragsverandering van de bestuurders, wanneer zij op het punt staan om hun rijbewijs te verliezen. In de studie werd de invoering van een puntenrijbewijs duidelijk aanbevolen in België. Deze conclusies staan in contrast met die van 2018. Dit heeft deels te maken met de veranderende context (zoals het toegenomen niveau van handhaving en de toegenomen automatisering van de verwerking van overtredingen), maar ook met de invalshoek van de studie: de vraag was niet om de impact van een puntenrijbewijs precies te kwantificeren (wat wetenschappelijk gezien niet mogelijk is), maar eerder om de voordelen van verschillende systemen voor de bestrijding van recidive te vergelijken.

contre la récidive de comportements dangereux sur la route, parallèlement à une enquête similaire menée dans certains pays de l'Union Européenne. Cette étude a mis en évidence que l'on pouvait s'attendre à des effets à court terme sur la sécurité routière avec l'introduction d'un système à points lorsqu'il est associé à une augmentation de la sensibilisation et des efforts de contrôle. Le niveau de contrôle en Belgique a alors été jugé plutôt modéré, l'étude recommandant de se concentrer dans un premier temps sur l'augmentation de la probabilité d'être contrôlé. L'un des avantages d'un système à points, comme le souligne l'étude, est qu'il permet d'identifier les récidivistes, une condition préalable essentielle et évidente au suivi et à la lutte contre la récidive.

En 2021, suite à l'Accord de gouvernement de 2020, l'institut Vias a réalisé un exercice de comparaison des législations européennes dans lequel le niveau d'application et le fonctionnement des différents systèmes de points ou de sanctions alternatives ont été étudiés en profondeur. Une deuxième partie de la recherche a consisté en une étude approfondie auprès de six pays qui ont tous des approches différentes du système à points et utilisent ou non ce type de système (Norvège, Finlande, Suisse, Royaume-Uni, Portugal et Slovaquie). Sur la base d'exemples standardisés de récidive, Vias a examiné la manière dont la récidive est traitée dans ces pays: montant de l'amende, points associés, interdiction de conduire (y compris la durée et les mesures de réintégration) et autres sanctions (alternatives). Dans les conclusions de l'étude, il apparaît clairement que la Belgique est très en retard par rapport aux pays étudiés, notamment en ce qui concerne le suivi des infractions qui sont traitées par perception immédiate sans autre conséquence pour le contrevenant. Certaines de ces infractions sont traitées de manière beaucoup plus cohérente à l'étranger (par exemple, l'utilisation du GSM au volant, un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 pour mille, un excès de vitesse compris entre 20 et 30 km/h). Cette étude a notamment mis en lumière que le permis à points avait un impact positif sur le changement de comportement des personnes concernées lorsqu'elles sont sur le point de perdre leur permis. L'étude recommandait clairement la mise en place d'un permis à points en Belgique. Ces conclusions contrastent avec celles de 2018. Cela s'explique par l'évolution du contexte (comme l'augmentation du niveau de contrôle et l'automatisation renforcée du traitement des infractions) mais aussi par l'angle de l'étude: la question n'était pas de quantifier précisément l'impact d'un permis à points (ce qui est scientifiquement impossible) mais plutôt de comparer les avantages de différents systèmes de lutte contre la récidive.

Elementen die pleiten voor de invoering van een puntenrijbewijssysteem

Verschillende argumenten ondersteunen de keuze om een rijbewijs met punten in te voeren:

— De negatieve resultaten in België op het vlak van verkeersveiligheid, met een terugkeer naar de stijgende en gelijkwaardige cijfers van 2019, vereisen een ambitieuze en proactieve aanpak. Het laaghangend fruit lijkt geplukt, het wordt steeds moeilijker vooruitgang te boeken op het vlak van de verkeersveiligheid, en dit ondanks belangrijke inspanningen op het vlak van de handhaving, de voertuigveiligheid en de verkeersinfrastructuur.

— De invoering van een puntenrijbewijs zou een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid. Een inschatting door Vias Institute op basis van de gekende impactanalyses herneemt volgende cijfers: “Op basis van deze analyse kunnen we gesimplificeerd stellen dat het aantal vermeden lichtgewonden tussen de 3.000 en de 11.000 zou liggen, het aantal vermeden zwaargewonden tussen 200 en 800 en het aantal vermeden doden tussen 50 en 150”.

— Het huidige systeem ter bestrijding van recidive is ontoereikend en voorziet enkel een strenge aanpak bij een aantal zeer ernstige verkeersinbreuken. Uit de brede benchmarkingstudie van Vias komt duidelijk naar voren dat België zeer zwak scoort in de opvolging en aanpak van een hele reeks overtredingen die in andere landen aanleiding geven tot zwaardere sancties zoals rijverboden.

— De invoering van een puntenrijbewijs zal onmiskenbaar tot gevolg hebben dat recidive uit de anonimiteit wordt gehaald. Bestuurders zullen weten dat herhaald verkeersonveilig gedrag leidt tot de tijdelijke ongeldigheid van het rijbewijs en dat dit rechtstreeks impact heeft op hun recht om zich te verplaatsen met een auto op de openbare weg.

— Alternatieve verzwaringsmechanismen zonder puntentelling (bijvoorbeeld de verhoging van de verkeersboete bij een tweede of derde feit) werden onderzocht maar hebben perverse effecten in die zin dat ze leiden tot ongelijke behandeling van overtreders, waarbij alleen de zwaarte van de laatste overtreding telt. Het billijkheidsbeginsel vereist dat er een vorm van weging van overtredingen wordt ingevoerd.

— De invoering van een puntenrijbewijs heeft slechts een beperkt effect op het aantal mensen dat zijn rijbewijs verliest; uit buitenlandse voorbeelden blijkt dat slechts een minderheid van de bestuurders (de gevaarlijkste)

Éléments plaidant pour l'introduction du permis à points

Plusieurs arguments soutiennent le choix d'instaurer un permis de conduire à points:

— Les résultats négatifs de la Belgique en matière de sécurité routière, avec un retour à des chiffres en hausse et équivalents à ceux de 2019, nécessitent une approche ambitieuse et volontariste. Les fruits à portée de main semblent avoir été cueillis et il devient de plus en plus difficile de faire des progrès en matière de sécurité routière, et ce malgré d'importants efforts en matière de contrôle, de sécurité des véhicules et d'infrastructure routière.

— L'introduction d'un permis à points aurait un impact direct sur la sécurité routière. Selon une estimation de l'Institut Vias basée sur les analyses d'impact connues, on peut lire: “Sur la base de cette analyse, on peut dire de façon simplifiée que le nombre de blessures légères évitées serait compris entre 3.000 et 11.000, le nombre de blessures graves évitées est compris entre 200 et 800 et le nombre de décès évités serait compris entre 50 et 150.”.

— Le système actuel de lutte contre la récidive est inadéquat et ne prévoit une approche stricte que pour certaines infractions routières très graves. La vaste étude comparative de Vias montre clairement que la Belgique obtient de très mauvais résultats en matière de suivi et de traitement de toute une série d'infractions qui donnent lieu à des sanctions plus lourdes dans d'autres pays, telles que des interdictions de conduire.

— L'introduction du permis à points aurait pour effet indéniable de sortir la récidive de l'anonymat. Les conducteurs sauront que les comportements dangereux répétés sur la route entraînent l'invalidation temporaire du permis de conduire et que cela a un impact direct sur leur droit de se déplacer en voiture sur la voie publique.

— D'autres mécanismes d'aggravation sans comptage des points (par exemple, l'augmentation de l'amende pour une deuxième ou une troisième infraction) ont été étudiés, mais ils ont des effets pervers en ce sens qu'ils entraînent une inégalité de traitement des contrevenants, où seule la gravité de la dernière infraction compte. Le principe d'équité impose la mise en place d'une forme de pondération des infractions.

— L'introduction d'un permis à points n'a qu'un impact limité sur le nombre de personnes perdant leur permis de conduire; les exemples étrangers nous enseignent que seule une minorité de conducteurs (les plus dangereux)

uiteindelijk door het verlies van hun rijbewijs wordt getroffen. In Frankrijk bijvoorbeeld verliest jaarlijks minder dan 0,19 % van de rijbewijshouders hun rijbewijs in het kader van een puntensysteem dat als strenger kan worden omschreven dan het hier beoogde systeem; in Ierland bedraagt het aantal bestuurders dat in het kader van het puntensysteem zijn rijbewijs verliest niet meer dan 0,05 %; en in Spanje heeft in de 15 jaar sinds de invoering van op punten gebaseerde rijbewijzen slechts 1 % van de bestuurders zijn rijbewijs verloren, d.w.z. gemiddeld minder dan 0,07 % per jaar.

— Het is evenmin niet haalbaar om ieder geval van verkeersrecidive voor de rechter te brengen, wat doet pleiten voor een geautomatiseerd systeem van puntentoekenning.

— Daar waar de systemen en databanken in 2018 nog niet volledig gestabiliseerd waren, laat het huidige Cross Border platform van Justitie vandaag toe dat in een recidivemonitoring wordt voorzien, hoewel dit verdere IT-ontwikkeling en veilige gegevensuitwisseling vereist.

B. De algemene principes van het voorgestelde puntensysteem

Het voorgestelde puntensysteem is opgezet op basis van verschillende doelstellingen en beginselen:

Bestrijding van recidive. Het puntensysteem maakt het mogelijk een mechanisme in te voeren voor de bestrijding van recidive ten aanzien van een breder spectrum van overtredingen, in die zin dat de bestuurder na meerdere verkeersovertredingen – die niet onder de bestaande zware recidive-regeling vallen benomen wordt van zijn recht van sturen. Overtredingen van de eerste en tweede graad worden echter niet opgenomen in het systeem aangezien deze het beheer ervan verzwaren en dat het erom gaat de meest problematische gedragingen te bestrijden in termen van veiligheid.

Dit houdt in dat het puntensysteem het recidivebeginsel uitbreidt tot overtredingen die vandaag met een onmiddellijke inning, een minnelijke schikking of een bevel tot betalen worden afgehandeld. Daarmee wordt het begrip recidive uitgebreid tot de herhaling van overtredingen die anders dan met een gerechtelijke veroordeling worden afgehandeld.

Het rijbewijs met punten, gekoppeld aan de bestaande regels maken het dus mogelijk om de recidive-aanpak significant uit te breiden. Enkel veelplegers met het meest gevaarlijke gedrag worden getroffen door het puntensysteem en niet de bestuurder die zich over het algemeen aan de verkeersregels houdt en slechts occasioneel een overtreding begaat.

sont finalement concernés par la perte du permis. Ainsi, en France, moins de 0,19 % des détenteurs d'un permis de conduire le perdent chaque année dans un système à points que l'on pourrait qualifier de plus sévère que celui envisagé ici; en Irlande, le nombre de conducteurs affectés par une perte du permis dans le cadre du système à points n'excède pas les 0,05 % et sur 15 ans de permis à points en Espagne, ce ne sont qu'un pourcent des conducteurs qui l'ont perdu, soit moins de 0,07 % par an en moyenne.

— Il n'est pas non plus possible de traduire en justice chaque cas de récidive routière, ce qui plaide en faveur d'un système d'attribution automatisé de points.

— Là où les systèmes et les bases de données n'étaient pas totalement stabilisés en 2018, la plate-forme Crossborder actuelle de la Justice permet aujourd'hui le suivi de la récidive, même si cela nécessite des développements informatiques et d'échange sécurisé de données supplémentaires.

B. Les principes généraux du système à points proposé

Le système à points proposé a été établi sur base de plusieurs objectifs et principes:

Lutte contre la récidive. Le système à points permet d'introduire un mécanisme de lutte contre la récidive pour un spectre plus étendu d'infractions, dans la mesure où, après plusieurs infractions routières – qui ne rentrent pas dans le champ actuel de la récidive grave – le conducteur sera déchu de son droit de conduire. Les infractions du premier degré et du deuxième degré ne sont cependant pas incluses dans le système car elles alourdiraient la gestion de celui-ci et qu'il s'agit de lutter contre les comportements les plus problématiques en matière de sécurité.

Cela implique que le système à points étende le principe de la récidive à des infractions traitées aujourd'hui au stade de la perception immédiate, de la transaction ou de l'ordre de paiement. En ce faisant, il élargit le concept de récidive à la répétition d'infractions qui sont traitées autrement qu'avec une condamnation judiciaire.

Le permis à points couplé aux règles déjà existantes permettrait donc d'élargir significativement le traitement de la récidive. Seuls les multirécidivistes au comportement le plus dangereux seront véritablement impactés par le système à points et non le conducteur respectant en général la réglementation routière et ne commettant d'éventuelles infractions que de manière occasionnelle.

Met dit puntensysteem “naar Belgisch model” worden veelplegers dus verplicht om de verkeersregels te respecteren als ze geen verval van het recht van sturen willen oplopen, wat uiteindelijk de verkeersveiligheid ten goede komt.

Invoering van het puntensysteem in onze verkeerswetgeving. In het kader van dit project wil de wetgever zoveel mogelijk vertrekken vanuit de bestaande regelgeving, met behoud van de bestaande als doeltreffend erkende mechanismen maar met het oog op een geïntegreerd systeem ter bestrijding van recidive.

Beginselen van transparantie en aansprakelijkheid. Overeenkomstig de unanieme aanbevelingen van deskundigen op het gebied van de verkeersveiligheid zal het puntensysteem ter bestrijding van recidive de beginselen van transparantie en aansprakelijkheid zoveel mogelijk eerbiedigen. Het is belangrijk dat het systeem eenvoudig te begrijpen is zodat het leesbaar is en dat weggebruikers goed worden geïnformeerd over hun persoonlijke situatie en dat de sancties die zij oplopen voorspelbaar zijn.

De beginselen van het rijbewijs met punten vloeien hieruit voort en zijn de volgende:

Optelling van punten

Het gekozen puntensysteem is een optelsysteem van punten, zoals bestaat in Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk. Voor elke begane overtreding die wordt geregistreerd in het systeem, krijgt de bestuurder één of meerdere punt(en) en wordt hem of haar het recht tot sturen ontnomen wanneer de 12-puntengrens is bereikt. Er is voor deze optellogica gekozen en niet voor een aftreksysteem met een puntenkapitaal (zoals in Frankrijk, in Spanje, etc.) omdat niet elke bestuurder als een potentiële recidivist wordt beschouwd. De bestaansreden van de maatregel is om de aanhoudende opeenstapeling van overtredingen door een kleine groep recidiverende bestuurders een halt toe te roepen door een systeem in te voeren waarbij het bereiken van een maximum van 12 punten leidt tot een verval van het recht tot sturen. De drempel van 12 punten is geïnspireerd op bestaande systemen in andere Europese landen. Hij laat een voldoende fijne gradatie in de accumulatie van punten toe, waarbij daarnaast rekening wordt gehouden met de relatieve ernst van elke overtreding. Bij de vaststelling van de drempel is ook rekening gehouden met het feit dat een verval momenteel kan optreden na twee overtredingen in het kader van het systeem van gekruiste recidive (zie hieronder). De punten worden gewogen van 2 tot 6 naar gelang van de ernst ervan, met 6 punten voor de zwaarste overtredingen.

Avec ce système à points “à la Belge”, les multirécidivistes devront donc adopter une conduite respectueuse de la réglementation routière s'ils ne veulent pas être déchus, ce qui à terme augmentera la sécurité routière.

Implémentation du système à points dans notre réglementation routière. La volonté du législateur est de s'appuyer autant que possible sur la réglementation existante, de sorte à ce que soient maintenus les mécanismes reconnus comme efficaces tout en garantissant l'élaboration d'un système de lutte contre la récidive intégré.

Principes de transparence et de responsabilité. Conformément aux recommandations unanimes des experts en matière de sécurité routière, le système à points de lutte contre la récidive respectera autant que possible les principes de transparence et de responsabilité. Il importe que le système soit simple à comprendre pour être lisible et que les usagers de la route soient correctement informés de leur situation personnelle et que les sanctions qu'ils encourent soient prévisibles.

Les principes du système à points qui en découlent sont les suivants:

Le cumul de points

Le système à points choisi est à cumul de points, comme celui appliqué en Allemagne, au Royaume-Uni ou en Autriche. Pour chaque infraction enregistrée reprise dans le système à points, le conducteur se voit attribuer un ou plusieurs point(s). Il est déchu de son droit de conduire lorsqu'il atteint le plafond de 12 points. Sur le plan des principes, le modèle de cumul de points a été préféré au modèle de capital de points (comme en France, en Espagne, etc.) car l'objectif n'est pas de considérer tout conducteur comme un potentiel récidiviste dont le permis de conduire est en sursis. La raison d'être de la mesure est de stopper l'accumulation persistante d'infractions commises par un petit groupe de conducteurs récidivistes, et ce par la mise en place d'un système où atteindre une limite de 12 points provoque une déchéance du droit de conduire. Le seuil des 12 points s'inspire des systèmes existant dans d'autres pays européens. Il permet d'envisager une gradation suffisamment fine dans l'accumulation de points tout en tenant compte de la gravité relative de chaque infraction. Pour fixer le seuil, il a également été tenu compte du fait qu'une déchéance peut actuellement être encourue après deux infractions reprises dans le système de la récidive croisée (voir ci-dessous). Les points seront pondérés de 2 à 6 en fonction de leur gravité, avec 6 points pour les infractions les plus graves.

Verval na een accumulatie van punten door het herhalen van overtredingen

Recidivisten die het maximum van 12 punten bereiken, zullen automatisch bestraft worden met een verval van het recht tot sturen van 3 maanden (recuperatie van het rijbewijs kan alleen door het afleggen van herstelexamens die de ontwikkeling van hun bewustzijn van het risico van hun gedrag ten opzichte van anderen meten). Wanneer een eerdere ongeldigheid van het rijbewijs werd opgelopen, bedraagt een volgende periode (bij het opnieuw bereiken van 12 punten) 6 maanden; bij een derde maal zal het verval 9 maanden duren. Deze verhoging van de straf voor zeer frequente herhaling van gevaarlijk gedrag is in overeenstemming met de logica van de gekruiste recidive zoals we die vandaag kennen.

Recht van beroep

Het wetsvoorstel beoogt een evenwicht tot stand te brengen tussen het automatische en egalitaire karakter van het verlies van het rijbewijs en het recht van eenieder om in beroep te gaan bij een rechter. Zo is het recht om in beroep te gaan bij een rechter altijd gewaarborgd en gemakkelijk uitvoerbaar in de vorm van een eenvoudig verzoek binnen de 30 dagen, zowel op het moment dat een overtreding wordt begaan als bij het bereiken van de 12-puntengrens.

Gekruiste recidive inpassen in het nieuwe systeem

De principes van de gekruiste recidive blijven onrechtstreeks gehandhaafd, aangezien dit systeem in België al goed werkt. Zoals reeds is opgemerkt, is het puntensysteem namelijk niet bedoeld om het bestaande systeem te vervangen, maar vooral om het algemene systeem ter bestrijding van recidive te verruimen en nog doeltreffender te maken.

Aangezien het puntensysteem dus in overeenstemming moet worden gebracht met het systeem van de gekruiste recidive, is het logisch dat aan een bestuurder die binnen een periode van drie jaar twee ernstige overtredingen begaat altijd een verval van het recht tot sturen wordt opgelegd. Daarom krijgen deze ernstige overtredingen in het puntensysteem 6 punten. Ten slotte behoudt de bestuurder, nog steeds met het oog op het behoud van de huidige effecten van de bestrijding van recidive, waarbij een enkele bijkomende ernstige overtreding tot een nieuwe periode van verval leidt, een "handicap" van 6 punten op zijn rijbewijs nadat hij zijn rijbewijs na zijn periode van verval heeft teruggekregen.

Déchéance consécutive à une accumulation de points pour répétition d'infractions

Les récidivistes qui atteignent le maximum de 12 points seront sanctionnés automatiquement par une déchéance du droit de conduire pour une durée de 3 mois (leur permis de conduire ne pourra être récupéré que moyennant la réussite d'examens de réintégration mesurant l'évolution de leur prise en compte du risque de leur comportement sur autrui). En cas de déchéance préalable, la période de déchéance suivante (en atteignant à nouveau 12 points) sera de 6 mois; la troisième fois, la déchéance sera de 9 mois. Cette augmentation de la sanction en cas de répétition très fréquente de comportements dangereux s'inscrit dans la même logique de la récidive croisée telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Droit de recours

Le projet de loi entend appliquer un certain équilibre entre le caractère automatique et égalitaire de la perte du permis de conduire et le droit pour chaque personne de faire valoir sa situation personnelle. Ainsi, le droit de recours à un juge est chaque fois garanti et facile à mettre en œuvre sous forme d'une simple requête dans les 30 jours, que ce soit au moment où une infraction est commise ou même encore lorsque le plafond de 12 points est atteint.

Intégrer la récidive croisée dans le nouveau système

Les principes de la récidive croisée sont maintenus indirectement, ce système fonctionnant déjà bien en Belgique. En effet, comme il a déjà été souligné, le système à points n'a pas pour but de remplacer ce qui existe déjà mais tend avant tout à élargir et rendre encore plus efficace le système global de lutte contre la récidive.

Sachant que le système à points doit s'harmoniser avec le système de la récidive croisée, il est donc logique que le conducteur qui commet deux infractions graves sur une durée de trois ans soit toujours déchu du droit de conduire. Pour cette raison, ces infractions graves dans le système à points sont attributives de 6 points. Enfin, toujours dans l'optique de maintenir les effets actuels de la lutte contre la récidive, dans lequel une seule infraction grave supplémentaire entraîne une nouvelle déchéance, le conducteur conserve un handicap de 6 points sur son permis après l'avoir récupéré suite à sa période de déchéance.

Mogelijkheid van tussentijdse opleiding

Wanneer de bestuurder tussen 8 en 11 punten op zijn rijbewijs heeft, krijgt hij de mogelijkheid een opleiding te volgen om zijn puntensaldo met 4 punten te verminderen.

De opleiding heeft vele voordelen, waaronder het aanzetten van de bestuurder tot een veiliger rijgedrag en dus tot minder recidive.

Hoe het systeem werkt

Bestaande rijbewijzen blijven geldig onder dit punten-systeem; er hoeven geen nieuwe “puntenrijbewijzen” te worden gecreëerd. De punten zijn namelijk niet gekoppeld aan het rijbewijs, maar aan de overtredingen die iemand heeft begaan. Aan het rijbewijs als dusdanig wordt enkel geraakt als de opeenstapeling van overtredingen en dus van de punten leidt tot een verval van het recht tot sturen.

Het puntensysteem werkt in een geautomatiseerde vorm waarbij de punten voor een overtreding automatisch worden toegekend na betaling van de geldboete (onmiddellijke inning, minnelijke schikking, bevel tot betalen) of nadat de bestuurder door de rechter is veroordeeld.

Het puntensaldo zal steeds raadpleegbaar zijn door de burger, zodat ook de sanctie van het verval van het recht tot sturen voorspelbaar is.

Verjaringstermijn en schrapping van de punten

Gegevens over overtredders, overtredingen en de desbetreffende punten worden maximaal 2 tot 3 jaar in de centrale gegevensbank bewaard, afhankelijk van de ernst van de overtredingen, hetgeen overeenkomt met de huidige verjaringstermijn van de strafvordering.

Zo worden de in de databank geregistreerde punten niet onbeperkt bewaard en wordt het puntensaldo van een persoon die gedurende 2 tot 3 jaar geen nieuwe overtredingen begaat, automatisch tot nul herleid.

C. Algemene beschouwingen over de wet

In de logica van het systeem worden punten toegekend bij:

— de betaling van een onmiddellijke inning, een voorstel van minnelijke schikking of een bevel tot betalen;

Possibilité d'une formation intermédiaire

Lorsque le conducteur a un solde entre 8 et 11 points sur son permis, il lui est donné la possibilité de suivre une formation éducative pour réduire ainsi son solde de 4 points.

Le suivi d'une formation donne de nombreux avantages dont celui d'induire dans le chef du conducteur une conduite plus sûre et permettre ainsi une baisse de la récidive.

Fonctionnement du système

Les permis de conduire actuels restent valables avec ce système à points et ne nécessitent pas la création de nouveaux “permis de conduire à points”. En effet, les points ne sont en fait pas liés au permis de conduire mais bien aux infractions commises par une personne. Le permis de conduire n'est potentiellement impacté que si l'accumulation d'infractions et donc, de points, entraîne une déchéance du droit de conduire.

Le système à points fonctionne sous une forme automatisée où les points liés à une infraction sont automatiquement attribués après le paiement de la sanction pécuniaire (perception immédiate, transaction, ordre de paiement) ou après la condamnation du conducteur par le juge.

Le solde de points doit toujours être consultable pour le conducteur, pour que le risque de déchéance du droit de conduire soit prévisible.

Prescription et effacement des points

Les données relatives aux contrevenants, aux infractions et aux points correspondants sont conservées dans la banque de données centrale pour une durée maximale de 2 à 3 ans, dépendant de la gravité des infractions et correspondant aux délais actuels de prescription de l'action publique.

Ainsi, les points enregistrés dans la banque de données ne le sont pas indéfiniment et une personne qui ne commet plus d'infraction pendant 2 à 3 ans verra son solde de points automatiquement ramenés à zéro.

C. Considérations générales sur la loi

Dans la logique du système, sont attributifs de points:

— le paiement d'une perception immédiate, d'une proposition de transaction ou d'un ordre de paiement;

— een onbetaald bevel tot betalen dat uitvoerbaar is geworden;

— een veroordeling.

De punten hebben slechts betrekking op een reeks overtredingen die van 1 tot 6 worden gewogen op basis van hun ernst. Voor overtredingen die niet in het puntensysteem zijn opgenomen, verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie.

Een alternatieve opleiding wordt mogelijk vanaf een totaal van 8 punten (cf *supra*).

Het bereiken of overschrijden van 12 punten zal resulteren in een tijdelijk verval van het recht tot sturen.

Dit verval kan ofwel automatisch in voege gaan wanneer de financiële sanctie met betrekking tot de laatst gepleegde overtreding is betaald in het stadium van de onmiddellijke inning, de minnelijke schikking of het bevel tot betalen of wanneer het bevel tot betalen uitvoerbaar is geworden, ofwel voortvloeien uit een veroordeling wanneer de laatste overtreding voor de rechtbank werd gebracht ingevolge een rechtsmiddel (verzet of hoger beroep) of een dagvaarding.

Het voorgestelde systeem is automatisch in die zin dat punten automatisch worden toegekend, door toepassing van de wet, na betaling van de financiële sanctie of na een veroordeling. In geen van deze twee gevallen wordt het aantal punten als dusdanig het voorwerp van een administratieve of rechterlijke beslissing, zelfs niet na een betwisting. Voor iedere overtreding die door betaling of veroordeling wordt vastgesteld, worden overeenkomstig het bijhorende aantal punten toegekend. De rechter zal dus niet kunnen veroordelen voor een specifieke overtreding (waarvoor punten worden toegekend) en tegelijkertijd kunnen afzien van de toepassing van punten. In dit beginsel is echter een speciaal indirect regime voorzien in het volgende geval: wanneer de laatste gepleegde overtreding het totaal aantal punten op twaalf of meer brengt, kan de rechter de duur van het verval inperken (of verlengen) als de zaak bij hem aanhangig wordt gemaakt (na een beroep of in het geval van een dagvaarding voor overtredingen die niet middels onmiddellijke inning of minnelijke schikking worden afgehandeld).

In alle gevallen is toegang tot een rechter gegarandeerd op eenvoudig verzoek binnen 30 dagen.

De gevolgen zijn uiteindelijk vrijwel vergelijkbaar met het huidige systeem van gekruisde recidive (de herhaling van twee overtredingen leidt tot een verval

— un ordre de paiement non payé mais devenu exécutoire;

— une condamnation.

Les points ne seront attribués qu'à une série d'infractions pondérées de 1 à 6 en fonction de leur gravité. Pour les infractions qui ne sont pas incluses dans le système à points, rien ne change par rapport à la situation actuelle.

Une formation éducative sera possible à partir d'un total de 8 points (cf. *supra*).

Comme il a déjà été mentionné, atteindre ou dépasser 12 points entraînera une déchéance temporaire du droit de conduire.

Cette déchéance pourra soit être de plein droit (après émission d'un titre exécutoire), lorsque la sanction pécuniaire relative à la dernière infraction commise aura été payée au stade de la perception immédiate, de la transaction ou de l'ordre de paiement ou que l'ordre de paiement sera devenu exécutoire (déchéance "automatique"), soit résulter d'une condamnation, lorsque la dernière infraction aura été portée devant le tribunal au moyen d'un recours (opposition ou appel) ou d'une citation.

Le système proposé présente un caractère automatique dans le sens où les points sont attribués automatiquement, par application de la loi, après paiement de la sanction pécuniaire ou après condamnation. Dans aucun de ces deux cas le nombre de points en tant que tel ne devra faire l'objet d'une décision administrative ou judiciaire, même après un recours. Toute infraction établie par paiement ou condamnation est attributive des points qui y sont liés. Le juge ne pourra donc pas condamner pour une infraction déterminée (attributive de points) et en même temps renoncer à y appliquer des points. Ce principe bénéficie toutefois d'un aménagement indirect: lorsque la dernière infraction commise porte le total de points à douze ou au-delà, le juge pourra modérer (ou aggraver) la durée de la déchéance si l'affaire est portée devant lui (après recours ou en cas de citation pour les infractions qui ne sont pas traitées par perception immédiate ni transaction).

Dans tous les cas, l'accès à un juge est garanti sur simple requête dans les 30 jours.

Les effets sont, au final, assez comparables à ceux du système actuel de recidive croisée (la répétition de deux infractions mène à une déchéance de 3 mois), si

van 3 maanden), behalve dat een verval ook mogelijk wordt zonder tussenkomst van een rechter wanneer de laatst gepleegde overtreding wordt afgehandeld in het kader van de “cross border” procedures.

Dit systeem is dus gemengd qua procedure, maar ook qua indeling van de straf. In het geval van een verval na een uitvoerbare titel gaat het meer om een automatische sanctie, die voortvloeit uit de bewoordingen van de wet, dan om een straf zelf, in die zin dat deze niet door een rechter wordt uitgesproken.

In dit verband is het belangrijkste ervoor te zorgen dat de sanctie niet in strijd is met de grondrechten die worden gewaarborgd door het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en in het bijzonder artikel 6. In *Malige v. Frankrijk*² (68/1997/852/1059) van 23 september 1998 heeft het Hof zich kunnen uitspreken over het Franse puntensysteem en met name over het begrip straf. Het Hof merkt op dat, hoewel het Franse nationale recht, met inbegrip van de rechtspraak van de Raad van State en het Hof van Cassatie, de intrekking van punten omschrijft als een “administratieve sanctie die niet tot strafzaken behoort”, de intrekking van punten plaatsvindt in het kader van een strafrechtelijke aanklacht (omdat de rechter de feiten en kenmerken van de overtreding kan beoordelen) en dat de maatregel van intrekking van punten ook bestraffend en afschrikkend van aard is en is dus vergelijkbaar met een (bijkomende) boete. Het Hof concludeert derhalve dat artikel 6, § 1, EVRM van toepassing is. Het Hof merkt vervolgens op dat “de sanctie voor het intrekken van punten wordt opgelegd zodra de realiteit van een van de in de wegcode opgesomde overtredingen is vastgesteld, hetzij door middel van een onherroepelijk geworden veroordeling, hetzij door de betaling van de vastgestelde boete door de overtreder, hetgeen de erkenning van de overtreding en stilzwijgende aanvaarding van de intrekking van punten impliceert.” En het concludeert dat als de dader naar behoren wordt geïnformeerd over het risico van puntenverlies en de mogelijkheid heeft om aan de strafrechters alle feitelijke en juridische middelen voor te leggen die hij nuttig acht voor zijn zaak, hij profiteert van rechterlijke toetsing in overeenstemming met de vereisten van artikel 6, § 1. Het is ook belangrijk op te merken dat het Hof het voldoende acht om de materialiteit van de overtreding te kunnen betwisten, zelfs als het niet mogelijk is om de sanctie (het aantal punten) aan te vechten, mits deze evenredig is.

ce n'est qu'une déchéance est aussi possible sans intervention d'un juge lorsque la dernière infraction commise est traitée dans le cadre des procédures transfrontières.

Ce système présente donc un caractère mixte sur le plan de la procédure mais aussi sous l'angle de la qualification de la sanction. Dans le cas de la déchéance sur titre exécutoire, il est davantage question d'une sanction automatique, qui découle de l'énoncé de la loi, que d'une peine à proprement parler, dans le sens où elle n'est pas prononcée par un juge.

À cet égard, l'essentiel est de s'assurer que la sanction n'est pas contraire aux droits fondamentaux garantis par la Convention européenne des droits de l'homme et singulièrement l'article 6. Dans son arrêt *Malige c. France*² (68/1997/852/1059) du 23 septembre 1998, la Cour a pu se prononcer sur le système de permis à points français et en particulier sur le concept de peine. La Cour note que, même si le droit interne français, dont la jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour de cassation, qualifie le retrait de points de “sanction administrative ne ressortissant pas à la matière pénale”, le retrait de points intervient dans le cadre d'une accusation en matière pénale (car le juge peut apprécier les faits constitutifs de l'infraction) et que la mesure de retrait de points revêt également un caractère punitif et dissuasif et s'apparente donc à une peine (accessoire). La Cour conclut donc à l'applicabilité de l'article 6, § 1, CEDH. La Cour relève ensuite que “la sanction de retrait de points intervient dès lors qu'est établie la réalité d'une des infractions énumérées [dans] le code de la route par le biais soit d'une condamnation devenue définitive, soit du paiement de l'amende forfaitaire par le contrevenant, ce qui implique reconnaissance de l'infraction et acceptation tacite du retrait de points.” Et elle conclut que si le contrevenant est correctement informé du risque de perte de points et qu'il a l'occasion de soumettre aux juges répressifs tous les moyens de fait et de droit qu'il estime utiles à sa cause, il bénéficie d'un contrôle juridictionnel conforme au prescrit de l'article 6, § 1. Il est également important de noter que la Cour estime suffisant le fait de pouvoir contester la matérialité de l'infraction même s'il n'est pas possible de contester la sanction (le nombre de points), dès lors qu'elle est proportionnée.

² [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22fulltext%22:\[%22malige%22\],%22documentcollectionid%22:\[%22GRANDCHAMBER%22,%22CHAMBER%22\],%22itemid%22:\[%22.001-62793%22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22fulltext%22:[%22malige%22],%22documentcollectionid%22:[%22GRANDCHAMBER%22,%22CHAMBER%22],%22itemid%22:[%22.001-62793%22]})

² [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22fulltext%22:\[%22malige%22\],%22documentcollectionid%22:\[%22GRANDCHAMBER%22,%22CHAMBER%22\],%22itemid%22:\[%22.001-62793%22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22fulltext%22:[%22malige%22],%22documentcollectionid%22:[%22GRANDCHAMBER%22,%22CHAMBER%22],%22itemid%22:[%22.001-62793%22]})

Het EHRM heeft in 2010 zijn rechtspraak vernieuwd (arrest Duteil/Frankrijk, 3221/10³) waarin werd bevestigd dat de verstrekking van informatie over de intrekking van punten in combinatie met een beroepstermijn voldoende waarborgen bood, ook al houdt de betaling van de geldboete de erkenning van de realiteit van de overtreding in en leidt het puntenverlies in casu rechtstreeks tot de ongeldigheid van het rijbewijs.

Het verval dat het behalen of overschrijden van de 12 punten bekrachtigt wordt niet beschouwd als een verhoging van de straf voor de laatste overtreding die als zodanig is begaan. Het is in feite een maatregel op zich die ongepast rijgedrag in de loop van de tijd bestraft, wanneer blijkt dat de betrokkene zich ongevoelig heeft getoond voor de preventieve en afschrikkende effecten van de eerdere opeenvolgende sancties.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Art. 2

Aangezien het puntensysteem verband houdt met het plegen van overtredingen van de wegverkeerswet en de uitvoeringsbesluiten ervan, alsmede met de ernst ervan, is het logisch om de bepalingen tot instelling van het "puntensysteem" na artikel 29 van de wegverkeerswet te plaatsen, in een nieuw artikel 29/1.

1° Het puntensysteem is bedoeld om gedrag te bestraffen dat het meest schadelijk is voor de verkeersveiligheid. Om deze reden vallen overtredingen van de 1° en 2° graad er niet onder (art. 29/1, § 1, eerste lid, 1°). Het omvat wel overtredingen van de 3° en 4° graad alsook het parkeren op een plaats die gereserveerd is voor een persoon met een handicap.

³ [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22:\[%22.001-98.468 %22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22:[%22.001-98.468 %22]})

La CEDH a renouvelé sa jurisprudence en 2010 (Duteil c. France, 3221/10³) en confirmant que la mise à disposition d'informations sur le retrait de points combinée à un délai de recours offraient des garanties suffisantes, même dans l'hypothèse où le paiement de l'amende entraîne la reconnaissance de la réalité de l'infraction et que la perte de points conduit directement à l'invalidation du permis de conduire en l'espèce.

La déchéance qui sanctionne l'atteinte ou le dépassement des 12 points ne doit pas être considérée comme une majoration de la sanction relative à la dernière infraction commise en tant que telle. Il s'agit en fait d'une mesure de plein droit sanctionnant un comportement routier inadéquat sur la durée, comportement attesté par le fait que la personne mise en cause s'est montrée insensible aux effets préventifs et dissuasifs des sanctions consécutives précédentes.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 2

Le système de points étant lié à la commission d'infractions à la loi sur la police de la circulation routière et à ses arrêtés d'exécution de même qu'à leur gravité, il est logique de placer les dispositions établissant le système "à points" après l'article 29, dans un nouvel article 29/1.

1° Le système à points a vocation à sanctionner les comportements les plus préjudiciables à la sécurité routière. Pour cette raison, les infractions des 1^{er} et 2^e degrés ne sont pas visées (art. 29/1, § 1^{er}, al. 1^{er}, 1°). Sont par contre concernées les infractions des 3^e et 4^e degrés de même que le stationnement sur un emplacement réservé à une personne handicapée.

³ [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22:\[%22.001-98.468 %22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22:[%22.001-98.468 %22]})

Samengevat kunnen de betrokken overtredingen en punten als volgt worden weergegeven:

Sous forme résumée, les infractions et les points concernés peuvent être présentés comme suit:

Infractions	Points Punten	Overtredingen
Excès de vitesse >20km/h et ≤30km/h hors agglomération*	2	Snelheidsoverschrijding >20km/u en ≤30km/u buiten bebouwde kom*
Stationnement sur un emplacement de stationnement réservé aux personnes handicapées		Parkeren op een parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap
Infractions du 3 ^e degré	3	Overtredingen van de 3 ^{de} graad
Excès de vitesse >20km/h et ≤30km/h en agglomération*		Snelheidsoverschrijding >20km/u en ≤30km/u binnen bebouwde kom*
Excès de vitesse >30km/h et ≤40km/h hors agglomération*	4	Snelheidsoverschrijding >30km/u en ≤40km/u buiten bebouwde kom*
Intoxication alcoolique >0,5g/l et ≤0,8g/l		Alcohol intoxicatie >0,5g/l en ≤0,8g/l
Excès de vitesse >30km/h en agglomération*	6	Snelheidsoverschrijding >30km/u binnen bebouwde kom*
Excès de vitesse >40km/h hors agglomération*		Snelheidsoverschrijding >40km/u buiten bebouwde kom*
Infractions du 4 ^e degré		Overtredingen van de 4 ^{de} graad
Conduite sans permis de conduire valable ou en dépit d'un retrait du permis		Rijden zonder geldig rijbewijs of spijts een verval of een intrekking van het rijbewijs
Délit de fuite		Vluchtmisdrijf
Intoxication alcoolique >0,8g/l		Alcohol intoxicatie >0,8g/l
Ivresse ou état analogue		Dronkenschap of een soortgelijke staat
Confier son véhicule à une personne sous l'influence de l'alcool ou en état d'ivresse		Een voertuig toevertrouwen aan een persoon die onder invloed van alcohol of in staat van dronkenschap is
Conduire sous l'influence de drogues		Rijden onder invloed van drugs
Conduire en dépit d'une déchéance du permis de conduire		Rijden spijts een verval
Utiliser un détecteur actif de radar		Een actieve radardetector gebruiken
Conduire un véhicule non assuré		Een niet verzekerd voertuig besturen

* *binnen bebouwde kom: binnen bebouwde kom, in een erf of woonerf, een fietsstraat, een zone 30 of op een voorbehouden weg.*

Aangezien snelheidsovertredingen goed zijn voor de overgrote meerderheid van de vastgestelde overtredingen (3/4^e), zou een puntensysteem weinig zin hebben zonder deze overtredingen aan te pakken (art. 29/1, § 1, eerste lid, 2^o). Overdreven snelheid is dan ook opgenomen in het systeem in alle landen die een rijbewijs met punten hebben. Er is echter besloten dat deze overtredingen pas vanaf 20 km/u boven de maximumsnelheid in aanmerking worden genomen.

Strafbare feiten die reeds in het systeem van gekruisde recidive zijn opgenomen (art. 38, § 6) zullen automatisch in het puntensysteem worden geïntegreerd zodanig dat dezelfde effecten worden bereikt in termen van verval (art. 29/1, § 1, eerste lid, 4^o).

* *en agglomération: en agglomération, dans les zones résidentielles ou de rencontre, les rues cyclables, les zones 30 et les chemins réservés.*

Les excès de vitesse représentant la grande majorité des infractions constatées (3/4), un système à points ne présenterait aucun intérêt sans viser ces infractions (art. 29/1, § 1^{er}, al. 1^{er}, 2^o). C'est d'ailleurs le cas dans tous les pays qui ont un permis à points. Il est toutefois décidé de ne les prendre en compte qu'à partir de 20km/h au-delà de la vitesse autorisée.

Les infractions déjà contenues dans le système de récidive croisée (art. 38, § 6) seront d'office intégrées dans le système à points de manière à ce que les mêmes effets soient atteints en terme de déchéance (art. 29/1, § 1^{er}, al. 1^{er}, 4^o).

Vandaag leiden twee van dergelijke overtredingen tot een verval van drie maanden met vier herstelonderzoeken. Door ze te koppelen aan 6 punten, wordt dus hetzelfde effect bereikt wanneer het plafond dat aanleiding geeft tot het verval op 12 punten wordt vastgesteld (onder voorbehoud van de vervanging van de theoretische en praktische examens door een opleiding).

Aangezien het niet-verzekeren van het motorvoertuig al werd opgenomen in het gekruisde recidivesysteem, is het logisch dat het in het puntensysteem wordt opgenomen (art. 29/1, § 1, 4^o, l)).

Gelijktijdig gepleegde inbreuken (tweede lid) zijn inbreuken die het voorwerp uitmaken van één enkel proces-verbaal of één enkele onmiddellijke inning. Behalve dat ze op dezelfde dag zijn gepleegd, moeten ze dus vastgesteld zijn op hetzelfde ogenblik (bijvoorbeeld: de bestuurder die werd onderschept bij een roodlichtnegatie terwijl hij te snel reedt en telefoneerde achter het stuur).

De reden voor deze beperking houdt verband met het noodzakelijkerwijs progressieve karakter van het puntensysteem. Het is bedoeld om recidive te bestraffen, hetgeen als zodanig aantoonde dat een persoon die reeds gestraft is, duidelijk niet het nodige heeft gedaan om zijn gedrag te verbeteren.

In paragraaf 2, eerste lid, van artikel 29/1 wordt opgesomd in welk stadium de overtredingen en eraan toegekende punten worden ingeschreven in de centrale databank:

1° De betaling is een schuldbekentenis. Om de rechten van de verdediging te waarborgen, moeten onmiddellijke inningen, voorstellen van minnelijke schikkingen en bevelen tot betalen altijd informatie bevatten die de overtreder waarschuwt voor de gevolgen van de betaling op het vlak van de punten.

2° Een bevel tot betalen dat uitvoerbaar is geworden, geeft ook aanleiding tot de toekenning van punten in geval van niet-betaling en wanneer er geen beroep is aangetekend.

De bepaling vervat in het tweede lid van § 2 is bedoeld om de exacte datum te verduidelijken waarop punten aan een persoon worden toegekend, d.w.z. de datum vanaf welke zij in aanmerking kunnen worden genomen voor de berekening van het totaal. Deze datum kan inderdaad afwijken van de datum van het plegen van de overtreding of van de datum van inschrijving in de databank. Het nauwkeurig instellen van deze datum is ook nodig om te bepalen wanneer deze punten vervallen en uit de database worden verwijderd (artikel 29/3, § 6).

Aujourd'hui, deux infractions de ce type mènent à une déchéance de trois mois avec quatre examens de réintégration. En les pondérant à 6 points, on obtient ainsi le même effet lorsque le plafond donnant lieu à la déchéance est fixé à 12 (sous réserve du remplacement des examens théorique et pratique par une formation).

Le défaut d'assurance étant déjà concerné par le système de récidive croisée, il est logique qu'il soit repris dans le système à points (art. 29/1, § 1^{er}, 4^o, l)).

Les infractions commises simultanément (al. 2) sont celles qui font l'objet d'un procès-verbal ou d'une perception immédiate unique. En plus d'avoir été commises la même journée, elles doivent donc avoir été constatées au même moment (par exemple, le conducteur intercepté à l'occasion du franchissement d'un feu rouge roulait trop vite et téléphonait en conduisant).

La raison de cette limitation est liée au caractère nécessairement progressif du système à points qui a pour but de sanctionner la répétition d'infractions, répétition qui en tant que telle démontre qu'une personne ayant déjà fait l'objet d'une sanction n'a visiblement pas adopté les mesures nécessaires pour amender son comportement.

Le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de l'article 29/1 énumère le stade auquel les infractions et les points qui leur sont attribués sont enregistrés dans la base de données centrale:

1° Le paiement vaut reconnaissance de culpabilité. Afin que les droits de la défense soient garantis, les perceptions immédiates, propositions de transactions et ordres de paiement devront toujours contenir des informations avertissant le contrevenant des conséquences du paiement en terme de points.

2° Un ordre de paiement devenu exécutoire est aussi attributif de points en cas de défaut de paiement et lorsqu'il n'y a pas de recours.

Cette disposition, contenue à l'alinéa 2 du § 2, vise à clarifier la date exacte à laquelle les points sont attribués à une personne, c'est-à-dire la date à partir de laquelle ils peuvent être pris en compte pour le calcul du total. Cette date peut effectivement différer de la date de commission de l'infraction ou de la date d'inscription dans la banque de données. Fixer cette date avec précision est également nécessaire pour déterminer le moment où ces points expirent et sont effacés de la banque de données (article 29/3, § 6).

Deze bepaling gaat ervan uit dat de juiste identificatie van de bestuurder uiterlijk moet hebben plaatsgevonden op het ogenblik van de betaling van de boete, want eens de betaling is ontvangen, worden de punten onherroepelijk toegekend aan de persoon die als bestuurder werd geïdentificeerd (hetzij krachtens het vermoeden van artikel 67*bis*, hetzij na mededeling door de houder van de kentekenplaat als rechtspersoon of natuurlijke persoon).

De datum van betaling verwijst naar de datum waarop de betaling werd ontvangen en als dusdanig kan worden toegewezen aan een inbreuk, hetzij naar de datum waarop de betaling geregulariseerd werd door het openbaar ministerie (bijvoorbeeld betalingen die werden gedaan vanuit het buitenland en waarbij een tussentijdse verandering van de wisselkoers ertoe kan leiden dat het geïnde bedrag iets lager is dan het – juiste – bedrag dat werd ingevuld tijdens het betalen).

De uitzondering bedoeld in het derde lid van § 2 ten slotte betreft het geval van een binnen of buiten de gewone termijn ingesteld beroep. Het zou immers verleidelijk kunnen zijn om in beroep te gaan, met als enig doel uitstel van puntentoekenning te verkrijgen (tot de datum van veroordeling) en zo te profiteren van een vermindering van het in de databank geregistreerde puntentotaal om aan het verval te ontsnappen. Bepaalde punten kunnen immers uit de databank worden geschrapt in toepassing van artikel 29/3, § 6, terwijl het vonnis wordt uitgesproken en in kracht van gewijsde treedt.

Om beroepen met enkel dit oogmerk te ontmoedigen, zou elke daaruit voortvloeiende veroordeling leiden tot de toekenning van punten met terugwerkende kracht, namelijk naar de datum waarop een eerste veroordeling wordt uitgesproken of de datum waarop het bevel tot betalen uitvoerbaar is geworden.

De toepassing van recidive veronderstelt dat de identiteit van de dader niet twijfelachtig is. Daarom moet het vermoeden van aansprakelijkheid bedoeld in het artikel 67*bis* worden toegepast en verdient het de voorkeur om dit hier in § 3, eerste lid, te specificeren om elke discussie te vermijden.

Artikel 29/5 voorziet in sancties in geval van actieve of passieve fraude met de identiteit van de bestuurder.

We hebben het hier over een overtreder omdat het niet kan worden uitgesloten dat punten worden toegekend aan een persoon die niet de status van bestuurder heeft, zelfs als de gevallen zeldzaam zullen zijn, al was het maar met betrekking tot het opzettelijk in gevaar brengen van anderen.

Cette disposition suppose que l'identification exacte du conducteur doive avoir été réalisée au plus tard au moment où le paiement de l'amende est effectué, car une fois que le paiement est réceptionné, les points sont irrémédiablement associés à la personne qui avait été identifiée comme conducteur (soit en vertu de la présomption de l'article 67*bis*, soit après avoir été renseigné par le titulaire de la plaque, personne morale ou physique).

La date du paiement renvoie à la date à laquelle le paiement a été reçu et peut par conséquent être réconcilié avec une infraction ou à la date à laquelle le paiement a été régularisé par le ministère public (on pense par exemple à des paiements faits depuis l'étranger et pour lesquels une variation intermédiaire du taux de change peut avoir comme conséquence que le montant encaissé est légèrement inférieur au montant – correct – qui a été encodé lors du paiement).

Enfin, l'exception visée au troisième alinéa du § 2 concerne l'hypothèse d'un recours introduit dans le délai ordinaire ou hors de ce délai. Il pourrait en effet être tentant d'introduire un recours dans l'unique but d'obtenir une inscription différée des points (à la date de la condamnation) et par là de bénéficier à ce moment-là d'un abaissement du total de points enregistré dans la banque de données pour échapper à la déchéance. En effet, certains points sont susceptibles d'être effacés de la banque de données par application de l'article 29/3, § 6, le temps que le jugement soit prononcé et coulé en force de chose jugée.

Afin de décourager les recours qui n'auraient que cet objectif en vue, toute condamnation qui en découlerait entraînerait une réinscription rétroactive des points, à savoir à la date à laquelle une première condamnation a été prononcée ou la date à laquelle l'ordre de paiement est devenu exécutoire.

L'application de la récidive suppose que l'identité du contrevenant ne soit pas contestable. La seule possibilité qui existe revient à faire application de la présomption de responsabilité visée à l'article 67*bis* et il est sans doute préférable de le préciser ici dans le § 3, premier alinéa, pour éviter toute discussion.

L'article 29/5 prévoit des sanctions en cas de fraude active ou passive à l'identité du conducteur.

Il est ici question de contrevenant car on ne peut exclure que des points soient attribués à une personne qui n'a pas la qualité de conducteur, même si les cas seront rares, ne fût-ce qu'en ce qui concerne le potentiel de mise en danger.

In het tweede lid van § 3 wordt verduidelijkt dat het totaal van de verzamelde punten een rechtsgevolg zal hebben. De punten als zodanig hebben geen directe gevolgen.

De opleiding (art. 29/4) zal het puntensaldo met vier verminderen (derde lid van § 3).

Paragraaf 4 beschrijft een methode voor de berekening van de punten nadat de vermeerdering ervan een eerste keer heeft geleid tot een verval van het recht tot sturen.

Zodra een verval volgt wegens het overschrijden van de 12-puntengrens, moet men weten hoe om te gaan met de punten die tot dan toe zijn verzameld, hetzij omdat zij het totaal precies op 12 hebben gebracht, hetzij omdat zij zijn behaald na het bereiken van de 12-puntengrens, vóór of na het ingaan van het verval.

Deze methode voor de berekening van de punten geldt in principe pas wanneer de beslissing met betrekking tot het voorgaande verval kracht van gewijsde heeft verkregen. Zolang er immers een beroepsmogelijkheid is, kan het puntentotaal ook onder de 12 zakken en kan het verval niet worden toegepast.

Het doel van de bepaling onder a) is de teller opnieuw in te stellen zodra het plafond van 12 is bereikt en dit tot een verval heeft geleid. Het overzicht van overtredingen en punten waarvan de optelling tot het verval heeft geleid, wordt gedeactiveerd.

Indien de overtreder nieuwe overtredingen begaat na het tijdstip waarop hij 12 punten heeft bereikt of overschreden, maar voordat het verval van het recht tot sturen in werking treedt, is het echter vanzelfsprekend dat de punten in verband met deze nieuwe overtredingen ook worden geregistreerd, zodat deze in de daaropvolgende periode in aanmerking kunnen worden genomen (bepaling onder b)). Er kan inderdaad van worden uitgegaan dat degene die weet dat een verval op stapel staat, duidelijk nog niet de gevolgen van zijn handelen inziet en dat er geen reden is om hem gratie te verlenen voor de in de tussentijd opgebouwde punten.

In dit geval kan iemand dus opnieuw 12 punten bereiken voordat de eerste periode van verval is verstreken of zelfs is ingegaan.

Het doel van deze maatregel is ook dat het voordeel van de opleiding niet herhaaldelijk kan worden gecrediteerd. Als de overtreder ondanks deze reductie van 4 punten vervolgens het maximum van 12 bereikt, zijn deze 4 reductiepunten niet langer geldig voor de toekomst. Deze

À l'alinéa 2 du § 3, il est précisé que c'est le total des points accumulés qui produira un effet juridique. Les points en tant que tels n'ont pas de conséquences directes.

La formation (art. 29/4) permettra de réduire le solde de quatre (alinéa 3 du § 3).

Le paragraphe 4 fournit une méthode de calcul des points après que leur accumulation a conduit une première fois à la déchéance du droit de conduire.

Une fois qu'une déchéance intervient pour dépassement du plafond de 12 points, il convient de savoir comment traiter les points qui auront été accumulés jusque-là, soit qu'ils ont précisément contribué à porter le total à 12, soit qu'ils aient été enregistrés après que le plafond de 12 a été atteint, avant ou après que la déchéance ne prenne effet.

Par hypothèse, cette méthode de calcul des points ne trouve à s'appliquer qu'une fois que la déchéance qui y a précédé a pris son plein effet. En effet, tant que subsiste une possibilité de recours, le total de points est aussi susceptible de redescendre sous 12 et la déchéance de ne pas être appliquée.

La disposition au a) a pour but de réinitialiser le compteur dès lors que le plafond de 12 a été atteint et a donné lieu à une déchéance. L'historique d'infractions et de points dont le cumul a entraîné la déchéance est inactivé.

Si le contrevenant commet de nouvelles infractions après le moment où il a atteint ou dépassé 12 points mais avant que la déchéance du droit de conduire ne devienne effective, il est par contre logique que les points liés à ces nouvelles infractions soient aussi enregistrés pour pouvoir être pris en compte dans la période qui va suivre (disposition au b)). On peut effectivement considérer que la personne qui sait qu'une déchéance lui pend au nez n'a visiblement pas encore pris la mesure des conséquences de ses actes et il n'y a pas de raison de lui faire grâce des points accumulés dans l'intervalle.

Dans cette hypothèse, il est donc possible qu'une personne atteigne à nouveau 12 points avant même que la première période de déchéance n'ait expiré ou n'ait même pris cours.

L'objectif de cette mesure est aussi que le bénéfice d'une formation ne puisse être crédité à plusieurs reprises. Si en dépit de cette réduction de 4 points, le contrevenant atteint ensuite le maximum de 12, ces 4 points de réduction deviennent inopérants pour l'avenir. Cette

bepaling belet de overtreder echter niet om een nieuwe opleiding te volgen, mits de periode van 3 jaar wanneer de vorige opleiding is verstreken (art. 29/4, lid 3).

Krachtens de bepaling onder c) en om in lijn te blijven met de werking van gekruisde recidive, vertrekt een bestuurder die zijn rijbewijs al voor het eerst is kwijtgeraakt na de toepassing van punten met een proefhandicap van 6 punten. Het zou inderdaad niet logisch zijn om met een leeg “strafregister” te vertrekken. Als hij dus één nieuw ernstige overtreding begaat (een van de overtredingen bedoeld in het huidige artikel 38, § 6), verliest hij zijn rijbewijs opnieuw gedurende 6 maanden (art. 41/1, § 2) en vervolgens 9 maanden (art. 41/1, § 3). Om een effect van “valkuil van verval” te voorkomen, zullen deze punten geleidelijk worden verminderd tot 4 na één jaar, vervolgens tot 2 na twee jaar en tot nul na drie jaar (zie artikel 29/3, § 6, 3°).

Aan de andere kant worden deze 6 punten geteld zodra het verval in kracht treedt en niet op het moment dat de persoon zijn rijbewijs terugkrijgt aan het einde van dit verval. Deze punten hebben inderdaad geen betrekking op het rijbewijs als zodanig, maar zijn de markerings van een fase in het overtredingsparcours van de persoon. Het meest logische is dan ook om hen een activeringsdatum te geven op het moment dat het verval in kracht treedt en niet langer kan worden betwist.

De bepaling van § 5 maakt het mogelijk om namens buitenlandse overtreiders punten in te voeren wanneer zij het bedrag van de boete hebben betaald na het ontvangen van de informatiebrief of het bevel tot betalen. Aangezien de bepalingen inzake de tenuitvoerlegging van geldelijke sancties in Kaderbesluit 2005/214/JBZ in België slechts gedeeltelijk van toepassing zijn, moet deze situatie in dit stadium nog geregeld worden.

Zoals voorzien in de tekst, is deze bepaling niet bedoeld voor personen die ambtshalve zijn uitgeschreven maar nog steeds op het grondgebied aanwezig zijn.

Het is aan de Koning om de datum van inwerkingtreding vast te stellen, aangezien deze pas ten uitvoer kan worden gelegd wanneer de procedures voor buitenlandse overtreiders volledig operationeel zijn (art. 27).

Art. 3

In het nieuwe artikel 29/2 van de wet is bepaald dat de onmiddellijke inning en minnelijke schikking informatie bevatten omtrent onder meer het aantal punten dat overeenkomt met de begane overtreding alsook de beroepsmogelijkheden.

disposition n'empêche cependant pas le contrevenant de suivre une nouvelle formation pour autant que le délai de 3 ans depuis la formation précédente ait expiré (art. 29/4, al. 3).

En vertu de la disposition c) et afin de rester aligné sur le fonctionnement de la récidive croisée, un conducteur qui a déjà perdu une première fois son permis de conduire suite à l'application des points repart avec un handicap probatoire de 6 points. Il ne serait effectivement pas logique de repartir avec un “casier” vierge. Ainsi, s'il commet une seule nouvelle infraction grave (une de celles visées à l'art. 38, § 6 actuel), il perd à nouveau son permis de conduire pour 6 mois (art. 41/1, § 2) puis 9 mois (art. 41/1, § 3). Afin d'éviter un effet de “piège à la déchéance”, ces points seront graduellement réduits à 4 après un an puis à 2 après deux ans pour être ramenés à zéro au bout de trois ans (voir l'article 29/3, § 6, 3°).

Par contre, ces 6 points sont comptabilisés dès que la déchéance devient effective et non pas au moment où la personne récupère son permis de conduire au terme de cette déchéance. Ces points ne sont effectivement pas liés au permis de conduire en tant que tel mais sont le marqueur d'une étape dans le parcours infractionnel de la personne. À ce titre, le plus logique est de leur conférer une date d'activation au moment où la déchéance prend cours et ne peut plus être contestée.

La disposition au § 5 permet l'inscription de points au nom de contrevenants étrangers lorsqu'ils ont payé le montant de l'amende suite à l'envoi de la lettre de notification ou de l'ordre de paiement. Étant donné que les dispositions relatives à l'exécution des sanctions pécuniaires de la décision-cadre 2005/214/JAI ne sont encore appliquées que partiellement en Belgique, ce cas de figure doit encore être réglé à ce stade.

Comme précisé dans le texte, cette disposition n'a pas vocation à s'appliquer aux personnes radiées d'office tout en étant toujours présente sur le territoire.

Il revient au Roi d'en fixer la date d'entrée en vigueur car elle ne pourra être implémentée qu'une fois que les procédures relatives aux contrevenants étrangers seront parfaitement opérationnelles (art. 27).

Art. 3

Le nouvel article 29/2 de la loi prévoit que la perception immédiate et la transaction comportent des informations à propos, entre autres, du nombre de points correspondant à l'infraction commise ainsi que des voies de recours.

De puntenverdeling is automatisch en kan als zodanig niet worden aangevochten (het blijft mogelijk om de overtreding te betwisten, waardoor de registratie van punten in geval van een vrijspraak ten gronde wordt vermeden).

Om de rechten van de verdediging te eerbiedigen, is het echter van essentieel belang dat de overtreder wordt gewaarschuwd voor de gevolgen van zijn overtredingen en de risico's die hij loopt. Het is echter de verantwoordelijkheid van de bestuurder om het saldo van de op zijn of haar naam geregistreerde punten te controleren en te anticiperen op de gevolgen van het verzamelen van punten. Zo kan een eerdere overtreding zijn begaan die nog niet in de centrale gegevensbank is geregistreerd.

De op het terrein gebruikte formulieren voor onmiddellijke inningen zullen ook moeten worden aangepast om deze melding op te nemen.

Dezelfde vermelding is ook opgenomen in de bepaling betreffende het bevel tot betalen (art. 65/1, § 1, derde lid, 9°).

Art. 4

Het nieuwe artikel 29/3 van de wet betreft de nieuwe centrale gegevensbank met daarin de punten die verband houden met de overtredingen, die zal gehuisvest worden bij de FOD Justitie. Deze oplossing is het meest efficiënt gezien de vele interacties met gerechtelijke procedures en procedures met betrekking tot de databanken van het openbaar ministerie en de zetel (het verzenden van onmiddellijke inningen, (voorstellen tot) minnelijke schikkingen, bevelen tot betalen; het beheer van beroepen; de registratie van veroordelingen).

Deze databank wordt een tussenliggende databank tussen de databanken van het openbaar ministerie en het gerecht en de Kruispuntbank van de rijbewijzen. Aangezien de doelstellingen verschillen van de andere operationele doeleinden (afgifte, uitwisseling en informatie over de rijbewijzen voor de kruispuntbank van de FOD Mobiliteit en opvolging van de overtredingen voor de databanken van Justitie), is een specifieke databank gerechtvaardigd.

De beheerde autoriteit zal afhangen van de minister van Justitie en zal de gegevensbank beheeren volgens procedures die vergelijkbaar zijn met deze van het centraal strafregister.

In paragraaf 2 van artikel 29/3 staat de informatie opgesomd die in de gegevensbank vervat zit.

L'attribution de points est automatique et non susceptible de recours en tant que tel (il restera possible de contester l'infraction ce qui permettra d'éviter l'enregistrement de points en cas d'acquiescement sur le fond).

Afin de respecter les droits de la défense, il est toutefois essentiel que le contrevenant soit averti des conséquences de ses infractions et des risques qu'il encourt. La consultation du solde des points enregistrés à son nom et l'anticipation des conséquences de l'accumulation de points relève toutefois de sa responsabilité. Il se peut par exemple qu'une infraction préalable ait été commise sans avoir encore été enregistrée dans la banque de données centrale.

Les formulaires de perception immédiate utilisés sur le terrain devront également être adaptés pour contenir ces mentions.

Les mêmes mentions sont également reprises dans la disposition relative à l'ordre de paiement (art. 65/1, § 1^{er}, al. 3, 9°).

Art. 4

Le nouvel article 29/3 de la loi concerne la nouvelle banque de données centrale contenant les points liés aux infractions et qui sera hébergée par le SPF Justice. Cette solution est la plus efficace compte tenu des nombreuses interactions avec les procédures judiciaires et les procédures liées aux bases de données du ministère public et du siège (envoi des perceptions immédiates, propositions de transactions, ordres de paiement, gestion des recours, enregistrement des condamnations).

Cette banque de données sera une banque de données intermédiaire entre les bases de données du ministère public et du siège et la banque-carrefour des permis de conduire. Comme les finalités sont différentes des autres finalités opérationnelles (délivrance, échange et informations sur les permis de conduire pour la banque-carrefour du SPF Mobilité et suivi des infractions pour les bases de données de la Justice), une banque de données spécifique se justifie.

L'autorité gestionnaire dépendra du ministre de la Justice et gèrera la banque de données selon des modalités similaires à celles régissant le casier judiciaire central.

Le § 2 de l'article 29/3 énumère les informations contenues dans la base de données.

De summiere beschrijving van de inbreuken in de gegevensbank, zoals bedoeld onder de bepaling c), kan beperkt blijven tot één of enkele woorden. Het is bedoeld om bij het lezen van het register gemakkelijker een onderscheid te kunnen maken tussen twee of meer opeenvolgende overtredingen (bijvoorbeeld “snelheid”, “alcoholintoxicatie”, “parkeren”, ...), hetzij tussen overtredingen die gelijktijdig zijn vastgesteld.

De in artikel 29/1, § 1, tweede lid, bedoelde beperking, waarnaar in de bepaling onder e) wordt verwezen, heeft betrekking op overtredingen die gelijktijdig zijn begaan en waarvoor het gecumuleerde aantal punten niet meer dan zes mag bedragen.

De datum waarop de punten worden toegekend (cf. bepaling onder f)), wordt bepaald in artikel 29/1, § 2, tweede lid. Deze datum kan afwijken van de datum van het plegen van de overtreding en de datum van registratie van de punten in de databank.

De informatie bedoeld onder h) is nodig om de overtreder (die recht op inzage heeft) in staat te stellen de situatie waarin hij zich bevindt nauwkeurig in te schatten.

De registratie van de informatie bedoeld onder j) is noodzakelijk omdat hierdoor de puntenteller op nul wordt gezet (zowel de door overtredingen verzamelde punten als de door het volgen van een opleiding afgetrokken punten).

De gegevens worden geregistreerd door de diensten, bedoeld in het tweede lid van § 2, op basis van informatie die door verschillende controle-instanties aan hun databanken worden doorgegeven.

In sommige gevallen leiden overtredingen tot een onmiddellijke inning, die rechtstreeks door de politie wordt geïnd op de plaats van de staandehouding. De in het ISLP geregistreerde gegevens worden reeds automatisch doorgegeven aan de databanken van Justitie. Maar het komt ook voor dat de onmiddellijke inning door andere instanties dan de politie of de diensten van Justitie wordt geïnd en buiten hun computersystemen om wordt verwerkt (ISLP, PoOffice, databanken van Justitie).

Deze bepaling beoogt dus ook dat de gegevens die uit andere systemen over puntenmisdriven worden verwerkt, in een passende vorm aan de databanken van Justitie worden doorgegeven voor registratie (via een API). Dit is de enige manier om registratiefouten te vermijden die de kwaliteit van de puntendatabank zouden kunnen aantasten.

La description sommaire des infractions dans la base de données, visée au c), peut être limitée à un ou quelques mots. Elle a pour but de faciliter la distinction entre deux ou plusieurs infractions consécutives à la lecture du registre (par exemple “vitesse”, “intoxication alcoolique”, “stationnement”, ...), voire des infractions qui auraient été constatées simultanément.

La limitation visée à l'article 29/1, § 1^{er}, al. 2, à laquelle renvoie la disposition du e), vise les infractions commises simultanément et pour lesquelles le total cumulé de points ne peut dépasser six.

La date à laquelle les points sont attribués (voir f)) est déterminée à l'article 29/1, § 2, alinéa 2. Cette date peut différer de la date de commission de l'infraction et de la date d'enregistrement des points dans la banque de données.

L'information visée au h) est nécessaire pour permettre au contrevenant (qui aura un droit d'accès) d'évaluer précisément la situation dans laquelle il se trouve.

L'inscription de l'information, visée au j), est nécessaire car elle a pour effet de remettre le compteur de points à zéro (aussi bien les points accumulés par les infractions que les points retranchés par le suivi d'une formation).

L'enregistrement des données est réalisé par les services, visés au deuxième alinéa du § 2, sur base des informations communiquées à leurs bases de données de la part des différentes autorités de contrôles.

Dans certains cas, les infractions donnent lieu à une perception immédiate encaissée sur le lieu de l'interception, directement par les services de police. Les données enregistrées dans ISLP sont déjà d'office transférées vers les banques de données de la Justice. Mais il arrive aussi que la perception immédiate soit réceptionnée par d'autres autorités que les services de police ou de la Justice et traitées en dehors de leurs systèmes informatiques (ISLP, PoOffice, bases de données de la Justice).

Cette disposition suppose donc aussi que les données traitées à partir d'autres systèmes concernant des infractions à points soient communiquées sous une forme appropriée aux banques de données de la Justice pour encodage (via une API). Ce procédé est effectivement la seule manière permettant d'éviter des erreurs d'encodage susceptibles d'altérer la qualité de la banque de données sur les points.

De ambtenaren van de betrokken organisatie treden op als “bevoegde personen” die in de Wegverkeerswet (en door artikel 3 van de Wegcode) of door andere wetten gemandateerd zijn om verkeersovertredingen vast te stellen die door onmiddellijke inning worden verwerkt.

Hier wordt verwezen naar de ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit die behoren tot het departement dat bevoegd is voor het wegvervoer en naar de ambtenaren van de Administratie der Douane en Accijnzen van de Federale Overheidsdienst Financiën, gemachtigd om bepaalde bepalingen met betrekking tot het naleven van de wetgeving betreffende de politie over het wegverkeer te controleren.

Bovendien kunnen sommige overtredingen met betrekking tot het stilstaan en het parkeren op gemeentelijk niveau administratief worden bestraft en toch in de lijst van puntenovertredingen worden opgenomen. De toekenning van punten mag niet afhangen van het type van sanctionerende autoriteit, waardoor sommige overtreders voor identieke parkeerovertredingen onder het puntensysteem zouden vallen en andere niet. Daarom is het noodzakelijk dat dit type overtredingen ook via de diensten van Justitie in de databank kunnen worden ingevoerd, voor zover zij punten opleveren (zie artikelen 31 en 32).

Paragraaf 3 bevat de lijst van personen die toegang hebben tot de gegevensbank:

Aangezien de bij de wet van 23 december 2021 ingestelde procureur voor de verkeersveiligheid (art. 150/1 e.v. van het Gerechtelijk Wetboek) deel uitmaakt van het openbaar ministerie, heeft hij uiteraard ook recht op toegang tot de gegevens in het register.

Het openbaar ministerie kan in het kader van het debat op tegenspraak ook nuttige informatie verstrekken aan de rechtbanken.

De raadpleging van de punten kan voor onderzoeksrechters dan weer nuttig zijn in het geval van het verhoren van de dader van een verkeersongeval.

In het geval van een interventie op een verkeersongeval of bij toepassing van artikel 55 (onmiddellijke intrekking van het rijbewijs), kan het daarnaast voor de politiediensten nodig zijn om contact te nemen met de dienstdoende magistraat. De informatie over het aantal punten dat geregistreerd is op de naam van de betrokken persoon kan dus ook voor hen bepalend zijn voor het verdere verloop van de procedure. Dankzij deze bepaling zullen zij over deze informatie kunnen beschikken zodra de nodige ontwikkelingen zijn uitgevoerd.

Les agents des organisations visées interviennent en tant qu’“agents qualifiés” mandatés en vertu de la loi sur la police de la circulation routière (et de l’article 3 du Code de la route) ou d’autres lois pour constater des infractions routières traitées par perception immédiate.

Sont visés ici les agents du Service public fédéral Mobilité qui appartiennent au service compétent pour le transport par route et les agents de l’Administration des Douanes et Accises du Service public fédéral Finances, mandatés pour contrôler certaines dispositions relatives au respect de la législation sur la police de la circulation routière.

De plus, certaines infractions relatives à l’arrêt et au stationnement sont susceptibles d’être sanctionnées administrativement au niveau communal tout en étant reprises dans la liste des infractions à points. Or, l’attribution de points ne devrait pas dépendre de la qualité de l’autorité sanctionnatrice, ce qui aurait pour effet de voir, pour des infractions de stationnement identiques, certains contrevenants soumis au régime des points alors que d’autres ne le seraient pas. Il est donc nécessaire que ces infractions puissent être également versées dans la banque de données par l’intermédiaire des services de la Justice, dès lors qu’elles seraient attributives de points (voir les articles 31 et 32).

Le paragraphe 3 fixe la liste des personnes qui ont accès à la base de données:

Il va de soi que le procureur de la sécurité routière créé par la loi du 23 décembre 2021 (art. 150/1 et s. du Code judiciaire) faisant partie du ministère public, il bénéficie aussi d’un droit d’accès aux données contenues dans le registre.

Le ministère public pourra aussi fournir des informations utiles aux juridictions de jugement dans le cadre du débat contradictoire.

La consultation des points peut se révéler utile pour les juges d’instruction en cas d’audition de l’auteur d’un accident de roulage.

Lors d’une intervention sur le lieu d’un accident de la circulation ou de l’application de l’article 55 (retrait immédiat du permis de conduire), les services de police sont en outre susceptibles de devoir contacter le magistrat de garde. L’information relative au nombre de points renseignés au nom d’un protagoniste peut être de nature à déterminer la suite des procédures. Cette disposition permettra de mettre cette information à leur disposition une fois les développements nécessaires réalisés.

Het is ook bepaald dat de werknemers van het call-center die zijn aangeduid bij het koninklijk besluit van 14 maart 2006 tot uitvoering van artikel 44/11/11 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt met het oog op de doorzending van bepaalde gegevens aan bpost en houdende de administratieve behandeling van de onmiddellijke inningen, een recht van toegang tot de gegevens krijgen. Het callcenter staat inderdaad in de frontlinie wanneer iemand informatie wil over een boete die hij heeft ontvangen. Het is inderdaad logisch dat de medewerkers van het callcenter basisinformatie kunnen geven over de punten van een persoon die contact met hen opneemt.

De implementatie van het puntensysteem zal vanaf de oprichting nauwlettend moeten worden gevolgd, zodat snel de nodige correcties of verbeteringen kunnen worden voorgesteld. De beoordeling vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zal ook essentieel zijn om de wetgever in staat te stellen het systeem aan te passen aan de context (toegang bedoeld in art. 29/3, § 3, 3°). De toegang tot de gegevens kan geregeld worden door een overeenkomst met de FOD Justitie.

De bepaling van § 4 (2° lid) beoogt de toegang tot hun gegevens mogelijk te maken voor personen die deze niet door elektronische wijze kunnen raadplegen. In dat geval moet hun verzoek gericht aan de beheersautoriteit, die hen zal informeren over de toegangs- en raadplegingsmodaliteiten.

Door elektronische wijze wordt verwijst naar bijvoorbeeld een website of een mobiele applicatie.

Net als bij de vervallenverklaringen is het voor de FOD Mobiliteit, die de kruispuntbank voor rijbewijzen beheert, belangrijk om weten wanneer een rijbewijs exact vervalt (zie § 5). Tussentijdse gebeurtenissen (puntenverlies, opleiding) hebben geen invloed op de administratieve geldigheid van het rijbewijs.

Deze informatie moet worden meegedeeld op het ogenblik dat het verval van het recht tot sturen van kracht wordt. De betrokkene beschikt daadwerkelijk over 30 dagen om beroep aan te tekenen zodra hij of zij de kennisgeving over het verval heeft ontvangen. In de praktijk zullen er ook extra dagen zijn, namelijk de termijn waarna de kennisgeving wordt geacht te zijn ontvangen, plus eventuele weekeinden en feestdagen, alsmede de termijn die nodig is om een aangetekend beroep in te stellen (artikel 41/2). Het is echter ook mogelijk dat de betrokkene zijn rijbewijs ter griffie neerlegt zodra hij de kennisgeving heeft ontvangen, in welk geval het verval van het recht tot sturen onmiddellijk op die datum ingaat.

Il est également prévu que les employés du call center qui a fait l'objet d'une désignation par l'arrêté royal du 14 mars 2006 portant exécution de l'article 44/11/11 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police dans le cadre de la transmission de certaines données à bpost en vue du traitement administratif des perceptions immédiates reçoivent un droit d'accès aux données. Le call center est effectivement en première ligne dès qu'une personne souhaite obtenir des informations sur une amende qu'elle a reçue. Il est en effet logique que les collaborateurs du centre d'appel puissent donner des informations de base relatives aux points d'une personne qui les contacterait.

La mise en place du système à points devra être suivie de près dès sa création de manière à pouvoir proposer rapidement les corrections ou améliorations nécessaires. Son évaluation sous l'angle de la sécurité routière sera aussi indispensable pour permettre au législateur d'adapter le système au contexte (voir art. 29/3, § 3, 3°). L'accès aux données pourra être réglée par une convention avec le SPF Justice.

La disposition du § 4 (al. 2) vise à permettre un accès aux données les concernant aux personnes n'ayant pas la possibilité de les consulter via un support informatique. Dans ce cas, leur demande devra être adressée à l'autorité gestionnaire qui leur communiquera les modalités d'accès et de consultation.

Le support électronique fait par exemple référence à un site internet ou une application mobile.

Comme pour les déchéances, ce qui compte pour le SPF Mobilité qui gère la banque-carrefour des permis de conduire est de savoir quand un permis fait l'objet d'une déchéance (voir § 5). Les événements intermédiaires (perte de points, formation) n'ont de leur côté pas d'impact sur la validité administrative du permis de conduire.

La communication de cette information doit être effectuée au moment où la déchéance prend effet. La personne concernée dispose effectivement d'un délai de 30 jours pour introduire un recours une fois qu'elle a réceptionné la notification relative à la déchéance de plein droit. Dans la pratique, il faudra aussi compter des jours supplémentaires, à savoir le délai au bout duquel la notification est présumée avoir été réceptionnée, allongé des week-ends et jours fériés éventuels, de même que le délai nécessaire pour introduire un recours par recommandé (article 41/2). Mais il est également possible que la personne concernée dépose son permis de conduire au greffe dès qu'elle aura réceptionné la notification, auquel cas la déchéance prendra immédiatement effet à cette date.

De informatie over het instellen van beroep heeft per definitie alleen betrekking op gevallen waarin het beroep na de gewone termijn is ingesteld. Zolang binnen de gewone termijn beroep kan worden ingesteld (art. 41/2, beroep of verzet na veroordeling), kan het verval van het recht tot sturen in beginsel niet ingaan en wordt zij dus niet meegedeeld aan de kruispuntbank rijbewijzen (tenzij de betrokkene zijn rijbewijs vrijwillig ter griffie heeft neergelegd).

De gevolgen van het beroep (*cf.* artikel 40, zeven-de lid) moeten ook worden vermeld in de kruispuntbank rijbewijzen.

De termijnen bedoeld in § 6 zijn gemodelleerd naar de verjaringstermijnen. Ze komen ook in grote lijnen overeen met de bewaartermijnen van de punten die in andere landen worden toegepast (zelfs als er variaties zijn).

Deze bewaartermijnen gaan ervan uit dat de betrokken overtredingen en de bijbehorende punten uit de database worden verwijderd wanneer ze verlopen, zelfs als er in de tussentijd andere overtredingen worden gepleegd.

Deze bepaling biedt elke persoon die punten heeft behaald voor een overtreding dus de garantie dat deze punten niet onbeperkt op zijn naam blijven staan. Wie gedurende maximaal drie opeenvolgende jaren geen nieuwe overtredingen begaat, is er namelijk zeker van dat zijn puntensaldo tot 0 wordt herleid en uit de databank verdwijnt, ongeacht de punten die hij eerder tussen 2 en 11 heeft verzameld. Het mechanisme voor het registreren en schrappen van punten werkt onafhankelijk voor elke overtreding, in tegenstelling tot andere landen waar punten pas na een bepaalde periode worden geschrapt als er in de tussentijd geen andere overtredingen zijn begaan.

Iemand die bijvoorbeeld gemiddeld twee “matige” snelheidsovertredingen per jaar begaat (tussen 20 en 30 km/u boven de maximumsnelheid), kan de puntenopbouw gedurende een lange periode onder het noodlottige plafond van twaalf houden. Hoewel dit niet het doel is (namelijk het principiële ontmoedigen van recidive), biedt het mechanisme voor het schrappen van punten elke persoon de mogelijkheid een alternatief voor het verlies van zijn rijbewijs te overwegen, mits hij van plan is zijn rijgedrag aan te passen.

De periode van 3 jaar betreft ernstige overtredingen (§ 6, 1°). In ieder geval wordt ervan uitgegaan dat deze

L'information relative à l'introduction d'un recours ne couvre par hypothèse que les cas dans lesquels ce recours a été introduit au-delà du délai ordinaire. En effet, tant qu'un recours est susceptible d'être introduit dans le délai ordinaire (art. 41/2, appel ou opposition après condamnation), la déchéance du droit de conduire ne peut en principe pas prendre effet et n'est donc pas communiquée à la banque-carrefour des permis de conduire (à moins que la personne n'ait volontairement déposé son permis au greffe).

Les conséquences du recours (*cf.* art. 40, al. 7) devront aussi être répercutées dans la banque-carrefour des permis de conduire.

Les délais visés au § 6 sont calqués sur les délais de prescription. Ils correspondent par ailleurs dans les grandes lignes aux délais de conservation des points qui sont appliqués dans les autres pays (même si des variations existent).

Ces délais de conservation supposent que les infractions concernées et les points relatifs sont effacés de la banque de données à leur expiration, même si d'autres infractions sont commises entre-temps.

Cette disposition offre donc la garantie à chaque personne ayant obtenu des points à l'occasion d'une infraction que ces points ne resteront pas indéfiniment enregistrés à son nom. Dans les faits, toute personne ne commettant plus d'infraction pendant maximum 3 années consécutives aura la certitude de voir son solde de points redescendre à 0 et de disparaître de la base de données, quel que soit le score de points accumulés auparavant entre 2 et 11. Le mécanisme de comptabilisation et d'effacement des points fonctionne indépendamment pour chaque infraction, contrairement à ce qui est appliqué dans d'autres pays où les points ne sont effacés après un certain délai que pour autant qu'aucune autre infraction n'ait été commise dans l'intervalle.

Ainsi, quelqu'un qui aurait l'habitude de cumuler une moyenne de deux excès de vitesse “modérés” par an (entre 20 et 30 km/h au-dessus de la limitation) pourrait maintenir le cumul des points sous le plafond fatidique de douze sur une longue période. Bien qu'il ne s'agisse pas de l'objectif poursuivi (qui est de décourager la répétition des infractions par principe), le mécanisme d'effacement des points permet à chaque personne d'envisager une issue autre que la perte de son permis de conduire, pour peu qu'elle ait l'intention d'adapter son comportement au volant.

Le délai de 3 ans concerne les infractions graves (§ 6, 1°). On part en tout cas du principe que ce délai

termijn van 3 jaar voor deze overtredingen niet mag worden ingekort, omdat dit zou neerkomen op een versoepeling van het regime van gekruisde recidive dat nu wordt toegepast.

Het doel van deze maatregel, vervat in § 6, 3°, is dat de zes punten die worden geteld na een eerste rijbewijsverlies niet voor onbepaalde tijd in de database blijven staan. Ze worden stelselmatig verwijderd uit de databank, op het ritme van 2 punten per jaar.

De bewaring van deze informatie, bedoeld in § 6, 4°, gedurende een periode van 3 jaar garandeert een goede toepassing van artikel 41/1, §§ 2 en 3.

De bewaring van de gegevens voor een periode van 10 jaar zal mogelijk zijn voor statistisch onderzoek en voor de evaluatie van het puntensysteem, mits zij gepseudonimiseerd zijn (§ 6, 5°). Deze bewaring van gegevens voor een langere periode hangt dus af van de ontwikkelingen die nodig zullen zijn voor de pseudonimisering ervan, waarvan de realisatie door deze wet als zodanig niet wordt vereist.

De bepaling van § 7 heeft betrekking op het geval van een beroep binnen de buitengewone termijn, wanneer de betrokkene kan aantonen dat hij niet binnen de gewone beroepstermijn van dertig dagen in kennis kon worden gesteld van een kennisgeving van verval van het recht tot sturen of van een bevel tot betalen.

Het gaat dus om twee verschillende situaties (die cumulatief kunnen zijn): het in artikel 41/2, § 3, bedoelde geval betreft de hypothese van een verval van rechtswege waarvan kennis is gegeven en die reeds van kracht is geworden, maar waarvan de betrokkene niet tijdig kennis heeft kunnen nemen. Het beroep kan dus alleen betrekking hebben op de duur en de modaliteiten van het verval. In de tweede zaak heeft het beroep betrekking op een uitvoerbaar geworden bevel tot betalen en kan het dus betrekking hebben op de toekenning van punten.

De informatie over het verval of de overtreding en de betrokken punten, die was gecodeerd op het tijdstip waarop het verval van kracht werd of de bevel tot betalen uitvoerbaar werd, in de databank worden gedeactiveerd.

Dit betekent dat het verval niet meer toegepast mag worden of dat de punten niet meer in aanmerking kunnen worden genomen voor de berekening van het totaal totdat over de vordering is beslist. Deze benadering lijkt het meest in overeenstemming met de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (zie arrest 172/2021 van 25 november 2021). Alleen indien het beroep ontvankelijk en gegrond

de 3 ans ne doit pas être raccourci pour ces infractions car cela reviendrait à adoucir le régime de la récidive croisée qui est appliqué actuellement.

L'objectif de cette mesure, contenue dans le § 6, 3°, est que les six points qui sont comptabilisés après une première perte de permis ne restent pas inscrits indéfiniment dans la banque de données. Ils seront graduellement effacés de la banque de données au rythme de deux points chaque année.

La conservation de cette donnée, visée au § 6, 4°, pendant 3 ans est nécessaire pour garantir une bonne application de l'article 41/1, §§ 2 et 3.

La conservation des données pour une période de 10 ans sera possible à des fins de recherche statistique et d'évaluation du système à points, pour autant qu'elles aient été pseudonymisées (§6, 5°). Cette conservation de données pour une durée supérieure dépend donc de développements nécessaires à leur pseudonymisation, opération dont la réalisation n'est pas exigée par la présente loi en tant que telle.

La disposition du § 7 vise l'hypothèse d'un recours dans le délai extraordinaire, lorsque la personne peut prouver qu'elle n'a pas pu prendre connaissance d'une notification relative à la déchéance de plein droit ou d'un ordre de paiement dans le délai de recours ordinaire de trente jours.

Elle vise donc deux situations différentes (mais qui peuvent se cumuler): le cas visé à l'article 41/2, § 3, renvoie à l'hypothèse d'une déchéance de plein droit qui a été notifiée et qui a déjà pris effet mais dont la personne n'a pas pu prendre connaissance dans les délais. Le recours ne peut donc porter que sur la durée et les modalités de la déchéance. Dans le deuxième cas, le recours porte sur un ordre de paiement devenu exécutoire et peut donc concerner l'attribution des points.

Les informations relatives à la déchéance ou à l'infraction et aux points concernés, qui avaient été encodées au moment où la déchéance a pris cours ou celui où l'ordre de paiement est devenu exécutoire, doivent être désactivées dans la banque de données.

C'est-à-dire que la déchéance ne peut plus être appliquée ou que les points ne peuvent plus être pris en considération pour le calcul du total tant qu'il n'aura pas été statué sur la requête. Cette manière de procéder semble en effet être la plus conforme à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (voir arrêt 172/2021 du 25 novembre 2021). Ce n'est que si le recours est déclaré

wordt verklaard, worden het verval of de overtreding en de daarop betrekking hebbende punten met terugwerkende kracht geschrapt op de datum waarop zij voor het eerst werden gecodeerd (zie artikel 29/1, § 2, derde lid). Bovendien is het met het oog op deze schrapping met terugwerkende kracht dat de eerder vermelde gegevens niet louter en alleen worden gewist op het moment dat het beroep wordt ingesteld.

De bepaling in § 8 stelt dat gegevens met betrekking tot buitenlandse overtredders ook in de databank kunnen worden gecodeerd op hun naam. Omdat ze geen rijksregisternummer hebben, moeten hun geboortedatum en -plaats in plaats daarvan worden gecodeerd. Deze mensen kunnen dus op dezelfde manier punten verzamelen als Belgische inwoners, het plafond van 12 overschrijden, een alternatieve opleiding volgen vanaf 8, enz.

Art. 5

Het nieuwe artikel 29/4 van de wet biedt de overtredder de mogelijkheid om een opleiding te volgen als hij tussen de 8 en 11 punten heeft vergaard.

De opleiding moet betaald worden door de overtredder en zijn aanwezigheid in de opleiding zal noodzakelijk zijn om te kunnen profiteren van de puntenaftrek.

De mogelijkheid tot opleiding is niet beperkt tot Belgische overtredders. Het zal ook mogelijk zijn voor een buitenlandse overtredder die te veel punten heeft verzameld om deze opleiding in België te volgen, wat voor sommige grensarbeiders interessant kan zijn.

De inhoud van de opleidingen en de centra worden goedgekeurd.

De mogelijkheid om een opleiding te volgen zal worden meegedeeld volgens door de Koning te bepalen procedures. Deze mededeling kan het voorwerp zijn van een gestandaardiseerde boodschap die wordt aangebracht op onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen of bevelen tot betaling, van informatie op de site voor online betaling van boetes (<https://justonweb.be/fines/>) of van een telefonisch callcenter.

Het initiatief om zich in te schrijven voor een opleiding wanneer aan de voorwaarden is voldaan, ligt bij de betrokkene.

Het doel van deze maatregel, vervat in het derde lid, is om een neutralisatie van alle punten door een "afkoop" in de vorm van opeenvolgende opleidingen te voorkomen.

recevable et fondé que la déchéance ou l'infraction et les points y relatifs seront réinscrits, rétroactivement, à la date à laquelle ils avaient été encodés la première fois (cf. art. 29/1, § 2, al. 3). C'est d'ailleurs en vue de permettre cette inscription rétroactive que les informations préalablement encodées ne sont pas purement et simplement effacées au moment de l'introduction du recours.

La disposition du § 8 prévoit que les données relatives aux contrevenants étrangers peuvent également être encodées dans la banque de données à leur nom. Comme ils n'ont pas de numéro de registre national, leur date et lieu de naissance doivent être encodés à la place. Ces personnes peuvent donc cumuler des points au même titre que des résidents belges, dépasser le plafond de 12, suivre une formation alternative à partir de 8, etc.

Art. 5

Le nouvel article 29/4 de la loi permet aux contrevenants de suivre une formation s'ils ont accumulé entre 8 et 11 points.

La formation devra être payée par le contrevenant et sa présence y sera indispensable pour pouvoir bénéficier de la ristourne de points.

La possibilité de suivre une formation n'est pas limitée aux contrevenants belges. Il sera aussi possible pour un contrevenant étranger qui aura accumulé trop de points de suivre cette formation en Belgique, ce qui pourra présenter un intérêt pour certains transfrontaliers.

Les contenus des formations et les centres seront agréés.

La possibilité de suivre une formation sera communiquée selon des modalités à déterminer par le Roi. Cette communication pourra faire l'objet d'un message standardisé apposé sur les perceptions immédiates, propositions de transaction ou ordres de paiement, faire l'objet d'informations disponibles sur le site de paiement des amendes en ligne (<https://justonweb.be/fines/>) ou être fournie par la centrale d'appel téléphonique.

L'initiative de s'inscrire à une formation lorsque les conditions sont réunies revient à la personne concernée.

L'objectif de cette mesure, contenue à l'alinéa 3, est d'éviter une neutralisation de tous les points par un "rachat" sous forme de formations successives.

Art. 6

De bepaling van artikel 29/5 van de wet heeft tot doel de actieve handel in punten te ontmoedigen en te bestraffen door ze aan andere personen te verkopen. Er wordt gespecificeerd dat het verval van 3 maanden een minimum is omdat het noodzakelijk is dat deze sanctie niet lichter (en dus aantrekkelijker) is dan de sanctie die voortvloeit uit een 2^e of 3^e verval van het recht tot sturen (respectievelijk van 6 en 9 maanden op toepassing van artikel 41/1, § 2 en 3). De rechter zal dus een langer verval kunnen uitspreken voor de ernstigste zaken.

Het aangeven van een fictieve identiteit komt neer op het noemen van een persoon die niet bestaat.

De bepaling in het tweede lid is bedoeld om passieve handel in punten te ontmoedigen en te bestraffen. In beide gevallen (actief en passief) moet het voornemen tot fraude worden vastgesteld. Het doel is immers niet om personen te vervolgen en te straffen die, hetzij uit eigen beweging, hetzij door administratieve nalatigheid, niet de nodige formaliteiten hebben vervuld om de identiteit van de vermeende bestuurder te betwisten (koppels, huishoudens die een voertuig delen dat op naam van een van hen is geregistreerd).

Door hun opneming in de wet van 16 maart 1968 vallen deze overtredingen ook onder de bevoegdheid van de procureur voor de verkeersveiligheid, zoals voorzien in artikel 150/2 van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd bij de wet van 23 december 2021.

Deze overtreding kan zowel worden toegeschreven aan de bestuurder van het voertuig als aan de passagiers of omstanders die het gedrag goedkeuren of aanmoedigen door het te filmen. Het gedrag moet noodzakelijkerwijs in een positief daglicht worden gesteld of opgehemeld. Hieronder vallen uiteraard niet de beelden die bedoeld zijn om het gevaarlijk gedrag net aan de kaak te stellen of die duidelijk niet bedoeld zijn om het te vergoelijken.

De gedraging die wordt verheerlijkt moet op de openbare weg hebben plaatsgevonden en als zodanig verboden zijn. Het gaat niet om snelheidswedstrijden op een circuit of op een weg die voor dit doel tijdelijk voor andere weggebruikers is afgesloten (rally's georganiseerd volgens de geldende regelgeving). Fictieve beelden van dergelijk gedrag vallen uiteraard evenmin onder deze bepaling, voor zover zij zijn opgenomen op openbare wegen die niet voor alle weggebruikers toegankelijk zijn.

Om te kunnen spreken van een strafbaar feit is het ook nodig dat de beelden, op initiatief van de auteur, op sociale media worden verspreid. Het doet er niet

Art. 6

La disposition de l'article 29/5 de la loi vise à décourager et sanctionner le trafic actif de points en les vendant à d'autres individus. Il est précisé que la déchéance de 3 mois est un minimum car il est nécessaire que cette sanction ne soit pas plus légère (et donc attractive) que la sanction résultant d'une 2^e ou 3^e déchéance du droit de conduire (respectivement de 6 et 9 mois par application de l'art. 41/1, § 2 et 3). Le juge pourra donc prononcer une déchéance plus longue pour les cas les plus graves.

Renseigner une identité fictive revient à désigner une personne qui n'existe pas.

La disposition à l'alinéa 2 vise à décourager et sanctionner le trafic passif de points. Dans les deux cas (actif et passif), l'intention de frauder doit être établie. L'objectif n'est effectivement pas de poursuivre et sanctionner des personnes qui, soit par choix, soit par négligence administrative, n'ont pas entrepris les formalités nécessaires pour contester l'identité du conducteur présumé (couples, ménages qui partagent un véhicule immatriculé au nom de l'un d'eux).

Par leur inscription dans la loi du 16 mars 1968, ces infractions tombent également sous la compétence du procureur de la sécurité routière, tel que cela est prévu à l'article 150/2 du Code judiciaire, inséré par la loi du 23 décembre 2021.

Cette infraction est imputable aussi bien au conducteur du véhicule qu'aux passagers ou spectateurs approuvant ou encourageant son comportement en le filmant. Le comportement doit forcément être présenté sous un angle positif ou valorisé. Ne sont bien sûr pas concernées des images visant à dénoncer un comportement dangereux ou dont l'objectif n'est visiblement pas d'en faire l'apologie.

Le comportement dont il est fait l'apologie doit avoir été adopté sur la voie publique et être interdit à ce titre. Des épreuves de vitesse sur circuit ou sur une voie temporairement fermée aux autres usagers pour cette occasion (rallyes organisés conformément à la réglementation en vigueur) ne sont pas concernées. Des œuvres de fiction mettant en scène les comportements décrits ne sont bien sûr pas non plus visées par cette disposition dans la mesure où elles seraient tournées sur des voies publiques non ouvertes à la circulation de tout usager.

Pour que l'infraction soit établie, il est également nécessaire que les images fassent l'objet, à l'initiative de leur auteur, d'une diffusion sur les médias sociaux. Peu

toe of de beelden oorspronkelijk bedoeld waren voor een beperkt aantal mensen, aangezien met mobiele berichten en sociale netwerken een verspreiding op grote schaal zeer gemakkelijk is, waarvan elke auteur van het oorspronkelijke bericht zich bewust moet zijn.

De overdreven snelheid waarvan sprake, wordt niet met een getal uitgedrukt. Het is immers moeilijk om op basis van de verspreide beelden de gereden snelheid vast te stellen, maar deze ligt duidelijk ver boven de toegestane limiet. Bovendien kan het criterium van het in gevaar brengen van andere weggebruikers van doorslaggevend belang zijn.

Het is een feit dat de plegers van dergelijke overtredingen moeilijk te identificeren zijn. Toch is het ophemelen van snelheid of van andere gedragingen die de veiligheid op onze wegen en in onze straten ernstig in het gedrang brengen, niet zeldzaam en uiterst problematisch voor de sociale aanvaarding van bepaalde wantoestanden. De tolerantie in de Belgische samenleving ten aanzien van bepaalde risicogedragingen die uitdrukkelijk verboden zijn (te snel rijden, alcohol enz.) staat een verbetering van de verkeersveiligheid in de weg en leidt helaas mee tot het verlies van bijna twee levens per dag. Daarom is het van essentieel belang dat onze wetgeving betreffende de politie over het wegverkeer dit verschijnsel aanpakt, ook al kan strafvervolgning in sommige gevallen moeizaam verlopen.

Art. 7

Afdeling I van “Hoofdstuk VI – Verval van het recht tot sturen” is verdeeld in twee onderafdelingen, waarvan de 1^e is gewijd aan vervallenverklaringen ten gevolge van een enkele overtreding en de 2^e aan vervallenverklaringen na het verzamelen van punten. Op deze manier wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen feiten die als zodanig voldoende ernstig zijn om een verval te rechtvaardigen van feiten waarvoor herhaling de uitlokkende factor zal zijn.

Art. 8

In de eerste paragraaf van artikel 38 wordt de bepaling onder 4^o opgeheven, omdat die geen nut meer heeft in een puntensysteem.

In de eerste paragraaf, 5^o, wordt de verwijzing naar artikel 33, § 3, 1^o (recidive vluchtmisdrijven) opgeheven, omdat ook deze zijn nut verliest in een puntensysteem aangezien het doel ervan is om tot verval te leiden. Het vluchtmisdrijf wordt opgenomen in de lijst van 6-punten overtredingen.

importe ici que les images soient à l'origine destinées à un nombre restreint de personnes, les messageries mobiles et réseaux sociaux permettant très facilement une diffusion à large échelle, ce dont tout auteur du message d'origine doit avoir conscience.

La vitesse excessive dont il est question n'est pas précisée par une valeur chiffrée. La vitesse pratiquée peut effectivement être difficile à établir sur base des images diffusées tout en étant manifestement très largement au-dessus des limitations autorisées. De plus, le critère de mise en danger des autres usagers de la route peut être un élément prédominant.

Il est un fait que les auteurs de ce genre d'infractions sont difficiles à identifier. Il n'en reste pas moins que l'apologie de la vitesse ou d'autres comportements nuisant gravement à la sécurité sur nos routes et dans nos rues ne sont pas rares et sont extrêmement nuisibles en termes d'acceptation sociale de certaines déviations. Or, la tolérance de la société belge vis-à-vis de certains comportements à risque pourtant explicitement interdits (excès de vitesse, alcool, ...) constitue un frein à l'amélioration de la sécurité sur les routes et se traduit malheureusement en partie par la perte de près de deux vies par jour. Il est dès lors indispensable que notre législation en matière de police de la circulation routière appréhende ce phénomène même si les poursuites peuvent s'avérer fastidieuses dans certains cas.

Art. 7

La section I du “Chapitre VI – Déchéance du droit de conduire” est divisée en deux sous-sections dont la 1^{re} est consacrée aux déchéances pour infraction unique et la 2^e aux déchéances consécutives à l'accumulation de points. De cette manière, la distinction est clairement opérée entre les faits qui sont suffisamment sérieux en tant que tels que pour justifier une déchéance et ceux pour lesquels c'est la répétition qui constituera le facteur déclencheur.

Art. 8

Dans le § 1^{er} de l'article 38, le 4^o est abrogé car cette disposition perd de son utilité dans un système à points.

Dans le § 1^{er}, 5^o, la référence à l'article 33, § 3, 1^o (récidive délit de fuite) est abrogée car elle perd aussi de son utilité dans un système à points dès lors qu'elle a pour objectif de mener à une déchéance. Le délit de fuite est intégré dans la liste des infractions à 6 points.

In de eerste paragraaf, tweede lid, wordt een passage geschrapt wegens niet langer van nut in een puntensysteem.

Art. 9

In artikel 40 wordt een lid ingevoegd tussen het eerste en het tweede lid, omdat het verval na een uitvoerbare titel (zie art. 41/1, § 1, lid 2, a)) niet zo snel plaatsvinden kan als een verval na een vonnis (verval voor een enkel feit bedoeld in art. 38 of verval “voor punten” na veroordeling bedoeld in art. 41/1, § 1, lid 2, b)). Immers, bij een “automatisch” verval heeft de dader zijn recht op beroep bij een onafhankelijke en onpartijdige rechter nog niet kunnen doen gelden. Het is derhalve noodzakelijk dat een dergelijk verval niet wordt toegepast vóór het verstrijken van de beroepstermijn, die is vastgesteld op 30 dagen na ontvangst van de kennisgeving, zoals voor het bevel tot betalen.

Het is voor de betrokkene echter mogelijk om de vervalperiode eerder te laten ingaan door een vervroegd teruggave van het rijbewijs.

Voor de plaats van afgifte van het rijbewijs wordt niet langer uitdrukkelijk verwezen naar de griffie, maar naar artikel 57, dat zelf de Koning belast met het regelen van de procedures voor de teruggave van het rijbewijs. Hierdoor kunnen meer praktische en efficiënte teruggevareprocedures worden georganiseerd en kan het personeel van de griffie van deze taak worden ontlast.

Het nieuwe lid 5 zal het openbaar ministerie in staat stellen de nodige maatregelen te nemen om te voorkomen dat gelijktijdige vervalperioden elkaar overlappen of slechts met enkele dagen worden onderbroken.

Artikel 40 wordt eindelijk aangevuld met een laatst lid, opdat de ontzetting wordt opgeschort tot wanneer er over het beroep is beslist, in geval er buiten de gewone termijn beroep werd ingesteld tegen een verval van rechtswege. Als de zaak tot een nieuwe veroordeling leidt, komt het nieuwe verval in de plaats van het oude. In dat geval moet de termijn van het verval dat eventueel ondergaan werd, d.w.z. waarvoor het rijbewijs daadwerkelijk is ingeleverd, van de nieuwe termijn worden afgetrokken.

Art. 10

Het puntensysteem is intrinsiek een systeem dat rekening houdt met recidive. Het doel van uitstel is ook om een enige en uitzonderlijke gedraging van de dader niet buitensporig te gaan bestraffen. Indien men uitstel

Au § 1^{er}, alinéa 2, un passage est supprimé car il n'est plus utile dans un système à points.

Art. 9

Dans l'article 40, un alinéa est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2, vu que la déchéance de plein droit consécutive à un titre exécutoire (art. 41/1, § 1^{er}, al. 2, a)) ne peut prendre cours aussi rapidement qu'une déchéance consécutive à un jugement (déchéance pour fait unique visée à l'art. 38 ou déchéance “à points” après condamnation visée à l'art. 41/1, § 1^{er}, al. 2, b)). Dans le cas d'une déchéance “automatique”, le contrevenant n'a pas encore pu faire valoir son droit de recours à un juge indépendant et impartial. Il est donc nécessaire que cette déchéance ne soit pas appliquée avant l'expiration du délai de recours, qui est fixé à 30 jours après réception de la notification, comme pour l'ordre de paiement.

Il est toutefois loisible pour la personne concernée d'entamer la période de déchéance plus tôt en restituant son permis de conduire anticipativement.

Pour le lieu de dépôt du permis de conduire, il n'est plus fait explicitement référence au greffe mais il est renvoyé à l'article 57 qui lui-même confie au Roi le soin de régler les modalités de restitution du permis de conduire. Il sera ainsi possible d'organiser des modalités de restitution plus pratiques et efficaces et de soulager le personnel des greffes de cette tâche.

Le nouvel alinéa 5 permettra au ministère public de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter que des durées de déchéances simultanées de se superposent ou ne soient interrompues que de quelques jours.

L'article 40 est finalement complété par un dernier alinéa, afin de suspendre la déchéance le temps qu'il soit statué sur le recours, lorsqu'un recours est introduit contre une déchéance de plein droit en dehors du délai ordinaire. Si l'affaire débouche sur une nouvelle condamnation, la nouvelle déchéance se substitue à l'ancienne. Dans ce cas, la période de déchéance éventuellement subie, c'est-à-dire pour laquelle le permis de conduire a effectivement été restitué, doit être soustraite de la nouvelle durée.

Art. 10

Dans son principe même, le système à points est un système de prise en compte de la récidive. Or la vocation du sursis est aussi de ne pas sanctionner démesurément un comportement unique et exceptionnel dans le

zou toepassen op overtredingen die aanleiding geven tot de toekenning van punten, zou dat neerkomen op een tweesporenbeleid inzake recidive, hetgeen in strijd is met de bedoeling die hier wordt nagestreefd. Daarom wordt voorgesteld om de toepassing van uitstel uit te sluiten voor de straf van het verval “op punten”. Een uitstel van de straf van de geldboete blijft daarentegen mogelijk.

Het is integendeel niet voorzien om de opschorting van de uitspraak uit te sluiten. In sommige zeer uitzonderlijke gevallen kan het gerechtvaardigd zijn om de uitspraak van een veroordeling op te schorten, zodat deze veroordeling niet leidt tot een verval gedurende 3 maanden. Dergelijke uitzonderlijke gevallen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op kentekenhouders die punten hebben verzameld op grond van het vermoeden van art. 67bis terwijl ze *a posteriori* konden bewijzen dat ze niet de bestuurder waren voor al deze feiten.

Art. 11

Afdeling I (“Verval uitgesproken als straf”) van Hoofdstuk VI wordt aangevuld met een onderafdeling 2 betreffende het verval “door punten”.

Paragraaf 1 van het nieuwe artikel 41/1 van de wet beschrijft het beginsel van verval in geval van het bereiken of overschrijden van de 12 punten, evenals de “standaard”-sanctie van een verval van het recht tot sturen van 3 maanden en de herstelopleiding (§ 4).

Het tweede lid van § 1 beschrijft de twee procedures die tot deze sanctie leiden: de “automatische” procedure (a), dat wil zeggen zonder tussenkomst van een rechter (betaling van de onmiddellijke inning, ...) en de gerechtelijke procedure (b) die veronderstelt dat de zaak voor de rechter wordt gebracht via dagvaarding door het openbaar ministerie.

De eerste hypothese onder a) gaat over het automatisch verval dat in werking treedt zodra de betaling van een onmiddellijke inning, een minnelijke schikking of een bevel tot betalen is ontvangen of zodra het bevel tot betalen uitvoerbaar is geworden.

Dit is dus een mechanisme dat voortvloeit uit de toepassing van de wet en niet uit een door een rechter opgelegde straf.

Het verlenen van een uitvoerbare titel aan de kennisgeving die aan de overtreder wordt verstuurd betreft uiteraard een vrij uitzonderlijke maatregel. Dit kan echter worden gerechtvaardigd door de volgende elementen:

chef de son auteur. Permettre l'application du sursis à des infractions donnant lieu à l'attribution de points reviendrait donc à appliquer un système de traitement de la récidive à deux étages, ce qui serait contraire à l'objectif poursuivi par la réforme. Par conséquent, il est proposé d'exclure l'application du sursis pour la peine de déchéance “à points”. Un sursis sur la peine d'amende reste par contre possible.

Il n'est par contre pas prévu d'empêcher la suspension du prononcé. Dans certains cas très exceptionnels, il pourrait être justifié de suspendre le prononcé d'une condamnation afin que cette condamnation n'entraîne pas une déchéance du droit de conduire de 3 mois. Ces cas exceptionnels pourraient par exemple concerner des titulaires de plaques d'immatriculation qui auraient accumulés des points en vertu de la présomption découlant de l'art. 67bis tout en étant en mesure de prouver *a posteriori* qu'ils n'étaient pas le conducteur pour tous ces faits.

Art. 11

La section I (“Déchéance prononcée à titre de peine”) du Chapitre VI est complétée par une sous-section 2 sur les déchéances “à points”.

Le § 1^{er} du nouvel article 41/1 de la loi décrit le principe de la déchéance en cas d'atteinte ou de dépassement des 12 points, ainsi que la sanction “standard” qui est une déchéance du droit de conduire de 3 mois et la formation de réintégration (§ 4).

Le deuxième alinéa du paragraphe 1^{er} décrit les deux procédures qui conduisent à cette sanction: la procédure “automatique” (a), c'est-à-dire sans intervention d'un juge (paiement de la perception immédiate, ...) et la procédure judiciaire (b) qui suppose que l'affaire soit portée devant le juge par citation du ministère public.

La première hypothèse du a) vise la déchéance automatique qui est notifiée une fois que le paiement d'une perception immédiate, d'une transaction ou d'un ordre de paiement est reçu ou une fois que l'ordre de paiement est devenu exécutoire.

Il s'agit donc ici d'un mécanisme découlant de l'application de la loi et non d'une peine prononcée par un juge.

Il va de soi que conférer valeur exécutoire à la notification envoyée au contrevenant est une mesure assez exceptionnelle. Mais elle peut être justifiée par les éléments suivants:

— de overtreder zal ten minste twee voorafgaande waarschuwingen hebben ontvangen met informatie over de gevolgen die een totaal van 12 punten met zich meebrengen (zie artikel 29/2);

— hij genoot reeds beroepsmogelijkheden in de verschillende fases van de procedure, hetzij door zich tot het openbaar ministerie te wenden bij de onmiddellijke inning of bij de het voorstel tot minnelijke schikking, hetzij door bij de politierechtbank een beroep in te dienen tegen het bevel tot betalen;

— bovendien biedt deze wet een recht van beroep bij de politierechtbank (art. 41/2, § 2);

— het alternatief hiervan, met een toepassing van de procedure van dagvaarding door het openbaar ministerie, is niet weerhouden na een ongunstig advies van het College van procureurs-generaal van 17 februari 2023, omdat het van oordeel is dat de extra werklast en kosten niet door de parketten kunnen worden gedragen en dit de toepassing van een uniform strafbeleid in alle gerechtelijke arrondissementen in gevaar zou brengen.

Er bestaan overigens al precedents in het Belgisch recht: voor het bevel tot betalen, voor de invordering van aan de RSZ verschuldigde bedragen, de invordering van fiscale en niet-fiscale schulden, enz.

De tweede hypothese onder b) betreft het geval van een veroordeling voor een willekeurige overtreding waarbij deze laatste overtreding het totaal aantal punten op 12 of hoger brengt. Op deze manier anticipeert de rechter dus op de verhoging van het aantal punten in de databank door de laatste overtreding en past hij onmiddellijk de straf van het verval toe die gekoppeld is aan het bereiken van het puntenplafond.

De veroordeling kan plaatsvinden in twee gevallen:

— hetzij na een dagvaarding door het openbaar ministerie (die in de meeste gevallen betrekking zal hebben op overtredingen die geen aanleiding kunnen geven tot een onmiddellijke inning of een minnelijke schikking);

— hetzij naar aanleiding van een verzoekschrift tegen een bevel tot betalen (art. 65/1, § 2).

In het eerste geval moet de dagvaarding zowel het feit vermelden dat betrekking heeft op de laatste gepleegde overtreding (wat het totaal op 12 punten of meer brengt), als het feit met betrekking tot het bereiken of het overschrijden van het totaal van 12 punten bij die gelegenheid. Het zal inderdaad noodzakelijk zijn dat de rechter informatie heeft over het totaal aantal verzamelde

— le contrevenant aura fait l'objet de minimum deux avertissements préalables l'informant des conséquences d'un total de 12 points (voir l'article 29/2);

— il aura déjà pu introduire plusieurs recours aux différents stades de la procédure, soit en s'adressant au ministère public au moment de la perception immédiate ou de la transaction, soit en introduisant une requête devant le tribunal de police contre l'ordre de paiement;

— par ailleurs, la présente loi ouvre un droit de recours devant le tribunal de police (art. 41/2, § 2);

— l'alternative qui aurait consisté en l'application de la procédure de citation par le ministère public n'a pas été retenue suite à un avis défavorable du Collège des procureurs généraux du 17 février 2023, estimant que la surcharge de travail et le coût ne pourraient être supportés par les parquets et mettraient en danger l'application d'une politique criminelle uniforme dans tous les arrondissements judiciaires.

En outre, il existe déjà des précédents dans la loi belge: pour l'ordre de paiement, pour le recouvrement des sommes dues à l'ONSS, le recouvrement des dettes fiscales et non fiscales, etc.

La deuxième hypothèse au b) vise le cas d'une condamnation pour une infraction quelconque lorsque cette dernière infraction porte le total des points à 12 ou au-delà. De la sorte, le juge anticipe donc l'inscription des points relatifs à la dernière infraction dans la base de données et applique immédiatement la sanction de déchéance qui est liée à l'atteinte du plafond de points.

La condamnation pourra intervenir dans deux hypothèses:

— soit à la suite d'une citation par le ministère public (qui concernera dans la majeure partie des cas des infractions ne pouvant donner lieu à une perception immédiate ni à une transaction);

— soit à la suite d'une requête introduite contre un ordre de paiement (art. 65/1, § 2).

Dans le premier cas, la citation devra indiquer aussi bien le fait relatif à la dernière infraction commise (qui porte le total à 12 points ou au-delà) que le fait relatif à l'atteinte ou au dépassement du total de 12 points à cette occasion. Il faudra effectivement que le juge dispose d'une information sur le total des points accumulés pour appliquer la peine de déchéance mais également que

punten om de straf van verval toe te passen, maar ook dat de verdachte zijn verweer kan voeren met betrekking tot de sanctie die hij riskeert.

In het tweede geval moet het ingediende verzoekschrift, op straffe van onontvankelijkheid (dit wordt gespecificeerd in artikel 65/1, § 2), de informatie vermelden met betrekking tot het aantal punten dat overeenkomt met de overtreding, het totaal in de centrale databank en het totaal dat zou worden bereikt in geval van veroordeling.

Het verzoekschrift en de dagvaarding vormen dus akten van rechtsingang voor de toepassing van de straf van het verval bedoeld in artikel 41/1, § 1.

In paragraaf 2 worden de gevolgen van een nieuwe herhaling hernomen, zoals thans bestraft krachtens artikel 38, § 6.

Het begrip “nieuwe overtreding” in § 2 en § 3 verwijst naar de betaling van een onmiddellijke inning, een minnelijke schikking, een bevel tot betalen of de uitvoering van dit bevel tot betalen.

Voor de ernstigste gevallen biedt paragraaf 3 de rechter de mogelijkheid een verval van het recht tot sturen uit te spreken voor meer dan negen maanden en maximaal vijf jaar. In zeer uitzonderlijke gevallen kan de rechter een levenslang verval uitspreken.

Gezien de onmogelijkheid voor de rechter om een uitstel toe te passen in geval van een verval omwille van de accumulatie van punten (zie artikel 41, lid 2) en aangezien ook de toepassing van verzachtende omstandigheden niet uitdrukkelijk is voorzien, beoogt de bepaling van § 5 een zekere mate van personalisatie van de straf te waarborgen.

De rechter zal dus, aan de hand van de omstandigheden die eigen zijn aan de persoon die voor hem verschijnt, kunnen beoordelen of de duur van het verval toereikend is.

In dezelfde geest kan hij beslissen over de noodzaak om alle herstelmaatregelen op te leggen, alsmede over het belang van het toepassen van het verval op alle categorieën van motorvoertuigen waarvoor een rijbewijs vereist is.

Het is nodig dat de rechter alleen in de meest uitzonderlijke gevallen gebruik maakt van deze matingsmogelijkheden. Het doel van deze wet is immers om de strengheid van de sancties tegen ongepast en herhaald gedrag op de weg te verhogen. Het doel van de verschillende strafrechtelijke maatregelen is om het veiligheidsniveau op onze wegen te verbeteren en het

le prévenu puisse faire valoir ses moyens de défense eu égard à la sanction à laquelle il s'expose.

Dans le deuxième cas, la requête déposée devra indiquer, sous peine d'irrecevabilité (c'est précisé à l'article 65/1, § 2), l'information relative au nombre de points correspondant à l'infraction, au total figurant dans la banque de données centrale et au total qui serait atteint en cas de condamnation.

La requête et la citation constituent ainsi des actes introductifs d'instance pour l'application de la peine de déchéance prévue à l'article 41/1, § 1^{er}.

Le paragraphe 2 vise à reproduire les effets d'une nouvelle récidive telle qu'elle était sanctionnée jusqu'à présent à l'art. 38, § 6.

La notion de “nouvelle infraction” au § 2 et § 3 fait référence au paiement d'une perception immédiate, d'une transaction, d'un ordre de paiement ou à l'exécution de cet ordre de paiement.

Pour les cas les plus graves, le paragraphe 3 permet au juge de prononcer une déchéance pour une durée supérieure à neuf mois et ce jusqu'à 5 ans. Pour les cas particulièrement exceptionnels, le juge pourrait prononcer une déchéance à vie.

Compte tenu de l'impossibilité pour le juge d'appliquer un sursis en cas de condamnation à une déchéance pour accumulation de points (voir article 41, al. 2) et que l'application de circonstances atténuantes n'est pas non plus expressément envisagée, la disposition du § 5 vise à garantir un certain degré de personnalisation de la peine.

Le juge pourra ainsi évaluer l'adéquation de la durée de la déchéance en fonction de circonstances propres à l'individu qui se présente devant lui.

Dans le même ordre d'idées, il pourra se prononcer sur la pertinence d'imposer l'ensemble des conditions de réintégration, de même que sur l'intérêt d'appliquer la déchéance à l'ensemble des véhicules à moteur pour lesquels un permis de conduire est requis.

Il est toutefois requis que le juge ne fasse usage de ces possibilités de modération que dans les cas les plus exceptionnels. En effet, l'objectif poursuivi par la présente loi est d'accroître la sévérité des sanctions à l'encontre des comportements inadaptés et répétés sur la route. Le but des différentes mesures pénales est d'améliorer le niveau de sécurité sur nos routes et

risico op afwijkend gedrag en het in gevaar brengen van de veiligheid van andere mensen te verminderen. In die zin kan de rechter niet het risico lopen dat de in deze bepaling bedoelde gunsten door degene die daarvan profiteert, worden opgevat als een relativering van de ernst van zijn gedrag.

De rechter kan echter niet beslissen over het aantal punten of zelfs over de toekenning ervan wanneer de overtreding is vastgesteld.

In § 6 werd ervoor geopteerd om de opeenstapeling van opgelegde vervallen toe te staan, zoals dat al wordt toegepast voor vervallenverklaringen van het recht tot sturen op basis van art. 38 (zie artikel 40, lid 3). Het aftrekken van de duur van een verval voor één enkel feit van de duur van het verval “door punten” zou immers als discriminerend kunnen worden beschouwd ten opzichte van een situatie waarin niet de laatste overtreding tot een verval leidt op grond van art. 38, maar wel een eerdere overtreding waarvoor het verval reeds is uitgevoerd of nagenoeg is uitgevoerd.

Het zal echter ook belangrijk zijn om duidelijk te zijn over de aard van het verval voor het overschrijden van de puntendrempel. Dit verval is geen straf voor de laatst gepleegde overtreding, maar wel een maatregel ter bestraffing van recidive. De herhaling van overtredingen duidt op een ongepast gedrag op de weg en het niet in twijfel trekken van dat gedrag. Op deze manier wordt ook vermeden dat een verval omwille van recidive, in het geval dat dit verval wordt gecombineerd met een verval voor een bepaalde overtreding, wordt gekwalificeerd als een dubbele straf.

Een verval van het recht tot sturen ten aanzien van een persoon die in het buitenland verblijft, is onmogelijk uit te voeren (§ 7). Ten eerste heeft deze persoon meestal geen rijbewijs dat in België is afgeleverd. Het is dus onmogelijk om de administratieve opvolging van dat verval te verzekeren, noch vanuit het oogpunt van een inschrijving in het register van rijbewijzen, noch vanuit het oogpunt van de follow-up van de herstellonderzoeken. België heeft uiteraard geen bevoegdheid over een administratief document dat door een andere Staat is afgegeven. Bovendien bestaat er momenteel geen internationale rechtshandeling die de wederzijdse erkenning van vervallenverklaringen organiseert. De Overeenkomst van 17 juni 1998 betreffende de ontzegging van de rijbevoegdheid is bij Verordening (EU) 2016/95 daadwerkelijk ingetrokken omdat het niet voldoende was geratificeerd of toegepast. Tot op heden worden buitenlandse rijbewijzen die zijn ingetrokken, effectief teruggegeven aan hun houder zodra hij het Belgische grondgebied heeft verlaten.

de réduire les risques de comportements déviants et attentant à la sécurité des autres personnes. En ce sens, le juge ne peut pas courir le risque que les mesures de faveur envisagées dans la présente disposition soient perçues par la personne qui en bénéficie comme une relativisation de la gravité de son comportement.

Le juge ne peut par contre pas décider du nombre de points ni même de les attribuer ou pas dès lors que l'infraction est établie.

Au § 6, il est opté pour autoriser le cumul des peines de déchéance, à l'image de ce qui se fait déjà pour les déchéances prononcées sur base de l'art. 38 (cf. art. 40, al. 3). En effet, déduire la durée d'une déchéance pour fait unique de la durée de la déchéance “à points” risquerait d'être considéré comme discriminatoire par rapport à une situation où ce ne serait pas la dernière infraction qui aurait conduit à une déchéance sur base de l'art. 38 mais une infraction préalable et pour laquelle la peine de déchéance aurait déjà été accomplie ou serait sur le point d'être exécutée.

Cependant, il sera également important d'être clair sur la nature de la déchéance pour dépassement du seuil de points qui n'est pas une sanction relative à la dernière infraction commise mais une mesure visant à sanctionner le caractère récidiviste d'un individu. La répétition d'infractions révèle un comportement inadéquat sur la route et l'absence de remise en question de ce comportement. De cette manière, on évite aussi que la déchéance pour récidive, dans le cas où elle serait combinée avec une déchéance pour une infraction particulière, ne soit qualifiée de double peine.

Une déchéance du droit de conduire concernant une personne résidant à l'étranger est impossible à mettre en œuvre (§ 7). Premièrement, cette personne ne dispose la plupart du temps pas d'un permis de conduire délivré en Belgique. Il est ainsi impossible d'assurer le suivi administratif de cette déchéance, que ce soit sous l'angle d'une mention dans le registre des permis de conduire que du suivi des examens de réintégration. La Belgique n'a évidemment aucune autorité sur un document administratif émis par un autre État. De plus, il n'existe pour l'instant plus d'acte juridique international organisant la reconnaissance mutuelle des déchéances. La convention du 17 juin 1998 relative aux décisions de déchéances du droit de conduire a effectivement été abrogée par le Règlement (UE) 2016/95 au motif qu'elle n'était pas suffisamment ratifiée ni appliquée. À ce jour, les permis de conduire étrangers qui ont été retirés sont effectivement restitués à leurs titulaires dès qu'ils ont quitté le territoire belge.

In afwachting van een mogelijke Europese richtlijn die de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid en de tenuitvoerlegging ervan buiten de Staat die de straf uitvaardigt regelt, is het dus nog steeds mogelijk om het verkeer op ons grondgebied van personen tegen wie een verval is uitgesproken, te verbieden. Het Groothertogdom Luxemburg doet dit al: er wordt een virtueel puntenrijbewijs aangemaakt zodra een Belgische bestuurder een overtreding begaat op Luxemburgs grondgebied. Wanneer het saldo nul bereikt, krijgt deze bestuurder te horen dat hij gedurende een bepaalde periode niet meer in Luxemburg mag rijden.

Paragraaf 7 beoogt dit te doen. Het bereiken van het plafond van 12 punten betekent voor die persoon een rijverbod op ons grondgebied voor een duur die gelijk is aan dewelke die geldt voor Belgen.

De bepaling van artikel 41/2, § 1, eerste lid, heeft betrekking op de kennisgeving van het verval van rechtswege, dat wil zeggen wanneer de overtreder de onmiddellijke inning, de minnelijke schikking of het bevel tot betalen heeft betaald, of het bevel tot betalen dat uitvoerbaar is geworden, niet heeft betwist.

De verzending kan per aangetekend schrijven, maar ook per eBox plaatsvinden. In het laatste geval zijn de voorwaarden die de wet van 27 februari 2019 inzake de elektronische uitwisseling van berichten via de eBox stelt uiteraard volledig van toepassing. De ontvangers van de door eBox verzonden kennisgevingen moeten dus op de hoogte zijn gebracht van de te volgen procedures en de rechtsgevolgen van de uitwisseling via dit kanaal. Ze moeten ook vooraf uitdrukkelijk hebben ingestemd met deze elektronische uitwisseling.

De gerechtsbrief wordt hier niet beoogd, omdat in de praktijk systematisch de voorkeur wordt gegeven aan aangetekende zendingen die dezelfde voordelen bieden.

In geval van opeenvolgende vervallenverklaringen kan het openbaar ministerie gebruik maken van de mogelijkheid voorzien in artikel 40, lid 5. Hypothetisch gezien is de huidige bepaling van art. 41/2, § 1, tweede lid, dan zonder voorwerp, want als er al een verval van het recht tot sturen loopt, zal de overtreder zijn rijbewijs al eerder hebben moeten inleveren.

De bepaling vervat in het derde lid heeft tot doel de datum te bepalen met ingang waarvan het in artikel 41/1, § 7, bedoelde verval van het recht tot sturen begint te lopen voor personen die niet in België wonen.

Dans l'attente d'une possible directive européenne organisant la reconnaissance mutuelle des déchéances du droit de conduire et leur exécution en dehors de l'État émetteur de la sanction, il est resté donc possible d'interdire à la circulation sur notre territoire des personnes qui auraient fait l'objet d'une déchéance. Le Grand-Duché de Luxembourg procède déjà de la sorte: un permis de conduire à points virtuel est créé dès qu'un conducteur belge commet une infraction sur le territoire luxembourgeois. Lorsque le solde arrive à zéro, ce conducteur se voit notifié qu'il ne peut plus conduire au Luxembourg pendant un délai donné.

Le paragraphe 7 entend procéder de la sorte. L'atteinte du plafond de 12 points signifiera pour cette personne une interdiction de conduire sur notre territoire de durées équivalentes à celles applicables aux Belges.

La disposition de l'article 41/2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, vise la notification de la déchéance de plein droit, c'est-à-dire lorsque le contrevenant, soit a payé la perception immédiate, la transaction ou l'ordre de paiement, soit n'a pas contesté l'ordre de paiement qui est devenu exécutoire.

L'envoi peut être réalisé par recommandé mais aussi par eBox. Dans ce dernier cas, les conditions fixées par la loi du 27 février 2019 relative à l'échange électronique de messages par le biais de l'eBox sont évidemment intégralement applicables. Ainsi, les destinataires des notifications envoyées par eBox doivent avoir été mis au courant des procédures à suivre et des effets juridiques de l'échange via ce canal. Ils doivent également avoir expressément consenti au préalable à cet échange électronique.

Le pli judiciaire n'est pas envisagé ici car, dans la pratique, l'envoi recommandé qui présente les mêmes avantages y est systématiquement préféré.

En cas de déchéances successives, le ministère public peut faire application de la possibilité prévue à l'article 40, alinéa 5. Par hypothèse, la disposition de l'article 41/2, § 1^{er}, alinéa 2, est alors sans objet car si une déchéance est déjà en cours, le contrevenant aura déjà dû restituer son permis de conduire auparavant.

Cette disposition contenue à l'alinéa 3 vise à déterminer la date à partir de laquelle l'interdiction de conduire visée à l'article 41/1, § 7, commence à courir pour les personnes n'habitant pas en Belgique.

Aangezien de kennisgeving per aangetekende post wordt verzonden, is ook voorzien in een administratieve toeslag ter dekking van de verwerkingskosten (vierde lid).

De bepaling van § 2 is geïnspireerd op art. 65/1 over het bevel tot betalen.

De mogelijkheid om in dit stadium beroep in te stellen is een aanvullende waarborg die reeds is genoemd in de rechtspraak van het EHRM (Malige/Frankrijk; 68/1997/852/1059)⁴, die onderstreept hoe belangrijk het is dat de herziening van de procedure die tot het verlies van het rijbewijs heeft geleid, voor de rechter kan worden gebracht. Daartoe wordt de mogelijkheid geopend om aan het einde van de procedure voor automatisch verval van het recht tot sturen een rechterlijke toetsing in werking te stellen.

Het gaat er eveneens om de gelijke behandeling te waarborgen van personen voor wie het verval van het recht tot sturen de afsluiting vormt van een gerechtelijke procedure (artikel 41/1, § 1, lid 2, b)). Bovendien moet worden voorzien in een recht van beroep tegen de straf zelf, namelijk de straf van het verval, zonder de materialiteit van de overtreding in twijfel te trekken. In veel gevallen worden de redenen voor een beroep niet bepaald door de realiteit van de overtreding, maar door de hoop (soms legitiem gerechtvaardigd) om te genieten van een mildere sanctie. Bovendien is het de bedoeling dat het openhouden van dit laatste rechtsmiddel geen extra belemmering vormt voor de betaling van onmiddellijke inningen, (voorstellen van) minnelijke schikkingen en bevelen tot betalen. Als de enige mogelijkheid om een minder ernstig verval alleen kan worden bereikt door de overtreding zelf aan te vechten, zullen veel overtreders afzien van de betaling van hun boete, ook al hebben ze geen serieus bewijs om de materialiteit ervan te betwisten. Zo'n reactie zou leiden tot een minder gunstige afloop voor hen en voor justitie. Voor hen omdat de veroordeling daarmee gepaard gaande kosten met zich meebrengt. En voor Justitie omdat het zal moeten oordelen over feiten die vaak onbetwistbaar zijn.

Het beroep kan slechts verband houden met drie grieven: de zwaarte van de sanctie van het verval, d.w.z. de duurtijd ervan, de herstelopleiding (die een veiligheidsmaatregel is) en de betrokken voertuigcategorieën. Aangezien beroep *in casu* slechts mogelijk is wanneer het verval van drie maanden van rechtswege is opgelegd, moet er immers van worden uitgegaan dat het overheidsoptreden is tenietgegaan door de betaling van de geldelijke sanctie of wanneer het bevel tot

La notification donnant lieu à l'envoi d'un courrier recommandé, une redevance administrative destinée à en couvrir les frais de traitement est également prévue (al. 4).

La disposition du § 2 est inspirée de l'art. 65/1 relatif à l'ordre de paiement.

La possibilité d'introduire un recours à ce stade est une garantie supplémentaire qui a déjà été évoquée dans la jurisprudence de la CEDH (arrêt *Malige c. France*; 68/1997/852/1059)⁴ qui souligne l'intérêt de pouvoir porter devant une juridiction le contrôle de la procédure ayant mené à la perte du permis de conduire. C'est à cette fin que la possibilité d'activer un contrôle juridictionnel au terme de la procédure de déchéance automatique du droit de conduire est conçue.

Il s'agit également de garantir une égalité de traitement avec les personnes pour lesquelles la déchéance du droit de conduire clôture une procédure judiciaire (article 41/1, § 1^{er}, al. 2, b)). Par ailleurs, il est indiqué de prévoir un droit de recours contre la sanction elle-même, à savoir la peine de déchéance, sans que la matérialité de l'infraction doive être remise en cause. Dans de nombreux cas effectivement, la motivation d'un recours n'est pas dictée par la réalité de l'infraction mais bien par l'espoir (parfois légitimement fondé) de bénéficier d'une sanction plus clémentine. De plus, maintenir ouverte cette ultime voie de recours a pour objectif de ne pas constituer un frein supplémentaire au paiement des perceptions immédiates, propositions de transactions et ordres de paiement. En effet, si l'unique possibilité d'espérer une déchéance moins sévère ne peut être atteinte que par une contestation de l'infraction elle-même, de nombreux contrevenants renonceront au paiement de leur amende alors qu'ils ne disposeront d'aucun élément sérieux pour en contester la matérialité. Ce genre de réaction déboucherait sur une conclusion moins favorable pour eux et pour le système judiciaire. Pour eux car la condamnation entraînera des frais connexes. Et pour le système judiciaire car il devra se pencher sur des faits qui sont souvent incontestables.

Le recours ne peut porter que sur trois griefs: la sévérité de la peine de déchéance, c'est-à-dire sa durée, la formation de réintégration (qui est une mesure de sûreté) et les catégories de véhicules concernés. En effet, comme le recours n'est, dans ce cas précis, possible que lorsque la déchéance de trois mois a été imposée automatiquement, on doit considérer que l'action publique a été éteinte par le paiement de la sanction pécuniaire ou lorsque l'ordre de paiement est devenu exécutoire.

⁴ [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22tabview%22:\[%22document%22\],\[%22itemid%22:\[%22.001-62.793%22\]\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22tabview%22:[%22document%22],[%22itemid%22:[%22.001-62.793%22]]})

⁴ [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22tabview%22:\[%22document%22\],\[%22itemid%22:\[%22.001-62.793%22\]\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22tabview%22:[%22document%22],[%22itemid%22:[%22.001-62.793%22]]})

betalen uitvoerbaar is geworden. Het indienen van een beroep tegen de overtreding zelf (schuldvraag) is dus per hypothese onmogelijk.

Een beroep tegen het aantal toegekende punten bij de laatste overtreding is ook niet mogelijk. De puntenverdeling hangt immers af van de toepassing van de wet en de ernst van de gepleegde overtreding.

Het verval dat volgt op de accumulatie van punten heeft als bijzonderheid dat het niet alleen het laatst gepleegde feit bestraft, maar ook een gedrag dat gestalte kreeg door alle voorgaande feiten die bijdroegen tot de accumulatie van de twaalf punten. Er is dus geen bijzondere reden om de bevoegdheid van de politierechtbank te beperken tot de plaats van de laatste overtreding. Aangezien het beroep in dat geval geen betrekking heeft op de materialiteit van de laatste overtreding, maar wel op de zwaarte van de straf van het verval, is de territoriale bevoegdheid van de politierechter van het arrondissement waar de laatste overtreding is vastgesteld bovendien niet echt gerechtvaardigd. Integendeel, aangezien het belang van het beroep eerder verband houdt met de bekommernis voor het persoonlijke karakter van de straf, lijkt de territoriale bevoegdheid van de politierechter van de woonplaats van de verzoeker geschikter (art. 41/2, § 2, tweede lid).

De bepaling van het laatste lid van § 2 verduidelijkt de beperking van de draagwijdte van het in lid 2 bedoelde beroep, namelijk dat het alleen betrekking mag hebben op klachten betreffende de duur van het verval van het recht tot sturen, de herstelmaatregelen en de betrokken rijbewijscategorieën.

Met betrekking tot berichten die via eBox worden verzonden, wijkt de regel vervat in § 4, tweede lid, af van de eis die is vastgelegd in de gebruiksvoorwaarden (artikel 4), waarin de datum van elektronische ontvangst overeenkomt met de datum waarop het bericht voor de ontvanger toegankelijk is.

De informatie bedoeld in § 5 is van essentieel belang indien aan de veroordeelde ook andere vervallen zijn opgelegd en het openbaar ministerie de opeenvolging van opeenvolgende vervallen, als bedoeld in artikel 40, lid 5, moet opvolgen.

Artikel 41/3 verruimt enkele bepalingen van de wet voor vervallen omwille van de accumulatie van punten, namelijk:

— vrijstelling van de herstelonderzoeken of de opleiding wanneer in ieder geval niet aan de andere voorwaarden

Envisager un recours contre l'infraction elle-même (culpabilité) est donc par hypothèse impossible.

Un recours contre le nombre de points attribués à l'occasion de la dernière infraction n'est pas non plus possible. En effet, l'attribution des points dépend de l'application de la loi et de la gravité de l'infraction commise.

La déchéance consécutive à l'accumulation de points a ceci de particulier qu'elle ne sanctionne pas uniquement le dernier fait commis mais un comportement qui s'est matérialisé à travers tous les faits préalables qui ont contribué à l'accumulation des douze points. Il n'y a donc pas de raison particulière de limiter la compétence du tribunal de police au lieu de la dernière infraction. De plus, comme le recours porte dans ce cas non pas sur la matérialité de la dernière infraction mais bien sur la sévérité de la sanction de déchéance, la compétence territoriale du juge de police de l'arrondissement où cette dernière infraction a été constatée ne se justifie pas particulièrement. Au contraire, l'intérêt du recours étant plutôt lié au souci de personnalisation de la peine, la compétence territoriale du juge de police du lieu du domicile semble plus appropriée (art. 41/2, § 2, alinéa 2).

La disposition du dernier alinéa du § 2 précise la limitation de la portée du recours visée au paragraphe 2, à savoir qu'il ne peut porter que sur les griefs liés à la durée de la déchéance du droit de conduire, aux conditions de réintégration et aux catégories de permis de conduire concernées.

En ce qui concerne les messages envoyés par eBox, cette règle contenue au § 4, alinéa 2, déroge à la prescription fixée dans les conditions d'utilisation (art. 4) qui fixe la date de réception électronique à celle correspondant à la date à laquelle le message est accessible au destinataire.

L'information visée au § 5 est indispensable si le contrevenant est également concerné par d'autres déchéances et que le ministère public doit envisager l'enchaînement de périodes de déchéances successives, comme cela est prévu à l'article 40, alinéa 5.

L'article 41/3 étend aux déchéances pour accumulation de points certaines dispositions de la loi, à savoir:

— la dispense de devoir passer des examens de réintégration ou la formation lorsque les autres conditions

voor het verkrijgen van een rijbewijs is voldaan of wanneer het verval levenslang is uitgesproken;

— de toepassing van een verval, zelfs in een situatie van cumul van straffen;

— informatie over de beroepsmogelijkheden.

Art. 12

Een wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs zal moeten worden overwogen om de plaats van inbewaringgeving van het rijbewijs in geval van opeenvolgende vervallen te regelen. De wet staat het openbaar ministerie toe opeenvolgende vervallenverklaringen uit te voeren. De politierechtbank van de woonplaats is bevoegd voor beroepen tegen een verval van rechtswege (art. 41/2, § 2, tweede lid). Het daaruit voortvloeiend verval kan echter volgen op een vervallenverklaring voor één enkel feit dat in een ander arrondissement of ressort is uitgesproken en waarvoor het rijbewijs reeds is neergelegd.

Art. 13

Voor verkeersovertredingen wordt een extra toeslag van 6,42 euro geheven, bovenop de 8,84 euro waarin de programmawet van 21 juni 2021 al voorziet. Deze verhoging wordt gerechtvaardigd door de toegenomen administratieve lasten als gevolg van de invoering van een puntensysteem. Het dekt de versterking van de rechtbanken en gerechtshoven, de investeringen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de databanken en de extra administratieve lasten die bij de opstelling van deze wet werden geraamd.

Deze bedragen zullen na 3 jaar worden herzien om rekening te houden met de afschrijving van de gedane ICT-investeringen en om de vergoeding aan te passen aan de werkelijke extra kosten. De totale toeslag wordt verhoogd tot 16,44 euro (rekening houdend met de indexering op 1 januari 2023 die het bedrag op 10,02 euro bracht) voor verkeersovertredingen, maar blijft op 11,52 euro voor andere overtredingen die door Crossborder worden behandeld, zoals bepaald in de programmawet van 21 juni 2021.

Art. 14

Net als bij de onmiddellijke inning wordt bij het bevel tot betalen een extra toeslag van 6,05 euro in rekening gebracht voor verkeersovertredingen. Deze

pour obtenir un permis de conduire ne sont de toute façon pas remplies ou lorsque la déchéance a été prononcée à vie;

— l'application de la déchéance même dans une situation de cumul de peines;

— l'information sur les voies d'opposition.

Art. 12

Une modification de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire devra être envisagée pour régler le lieu de dépôt du permis de conduire en cas de déchéances consécutives. La loi permet en effet au procureur du Roi de faire appliquer des déchéances consécutives. C'est le tribunal de police du lieu de domicile qui est compétent pour connaître des recours contre une déchéance de plein droit (art. 41/2, § 2, al. 2). Il se peut toutefois que la déchéance qui en découle suive une déchéance pour fait unique prononcée dans un autre arrondissement ou ressort et auprès duquel le permis de conduire aura déjà été déposé.

Art. 13

Un supplément de redevance de 6,42 euros est imputé aux infractions de roulage, en plus de 8,84 euros déjà prévus par la loi-programme du 21 juin 2021. Cette augmentation est justifiée par l'augmentation de la charge administrative consécutive à l'introduction d'un système à points. Elle couvre le renforcement des cours et tribunaux, les investissements nécessaires aux développements des bases de données et les suppléments de charges administratives estimées au moment de la rédaction de la présente loi.

Ces montants seront révisés après 3 ans afin de tenir compte de l'amortissement des investissements ICT réalisés et d'ajuster la redevance en fonction des charges supplémentaires réelles. La redevance totale est portée à 16,44 euros (en tenant compte de l'indexation au 1^{er} janvier 2023 qui a porté le montant à 10,02 euros) pour les infractions de roulage mais reste maintenue à 11,52 euros pour les autres infractions traitées par Crossborder, conformément à ce qui est prévu dans la loi-programme du 21 juin 2021.

Art. 14

Comme pour la perception immédiate, un supplément de redevance de 6,05 euros est imputé aux infractions de roulage au stade de l'ordre de paiement. Cette

verhoging wordt gerechtvaardigd door de toegenomen administratieve lasten als gevolg van de invoering van een puntensysteem. Het dekt de versterking van de rechtbanken en gerechtshoven, de investeringen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de databanken en de extra administratieve lasten die bij de opstelling van deze wet werden geraamd. Het geïndexeerde bedrag van 28,71 euro (1 januari 2023) wordt dus verhoogd tot 34,76 euro.

Deze bedragen zullen na 3 jaar worden herzien om rekening te houden met de afschrijving van de gedane ICT-investeringen en om de vergoeding aan te passen aan de werkelijke extra kosten.

De nieuwe bepaling onder 9° in artikel 65/1, § 1, vierde lid, betreft het equivalent van art. 29/2 voor het bevel tot betalen.

In geval van beroep tegen een bevel tot betalen buiten de termijn, is het van belang dat de punten die overeenkomen met de betrokken inbreuk en die waren geregistreerd op het tijdstip waarop het bevel tot betalen uitvoerbaar werd, uit de centrale gegevensbank worden verwijderd terwijl over de zaak wordt beslist (art. 65/1, § 8, derde lid).

Te noteren valt dat de schorsing van het recht tot sturen, bedoeld in § 10, ook van toepassing blijft indien de daarmee verband houdende overtreding heeft bijgedragen tot het totaal van 12 punten en de betrokkene als gevolg daarvan een verval van het recht tot sturen heeft gekregen.

Art. 15

Aan de lijst van artikelen die onderworpen zijn aan een verjaringstermijn van drie jaar bedoeld in artikel 68 van de wegverkeerswet worden enkele artikelen toegevoegd. Het doel is om, omwille van de consistentie, de overtredingen die vóór deze wet onder het regime van gekruiste recidive vielen, te harmoniseren met deze termijn, namelijk: vierdegraadsovertredingen, snelheidsovertredingen met meer dan 40 km/u buiten de bebouwde kom of met meer dan 30 km/u binnen de bebouwde kom, rijden zonder geslaagd te zijn voor het theorie- en praktijkexamen, het aanzetten of provoceren van een persoon tot het besturen van een voertuig of het toevertrouwen van een voertuig aan iemand die duidelijk onder invloed is van alcohol of drugs en het gebruik van radardetectoren.

augmentation est justifiée par l'augmentation de la charge administrative consécutive à l'introduction d'un système à point. Elle couvre le renforcement des cours et tribunaux, les investissements nécessaires aux développements des bases de données et les suppléments de charge administratives estimées au moment de la rédaction de la présente loi. Le montant indexé de 28,71 euros (1^{er} janvier 2023) passe ainsi à 34,76 euros.

Ces montants seront révisés après 3 ans afin de tenir compte de l'amortissement des investissements ICT réalisés et d'ajuster la redevance en fonction des charges supplémentaires réelles.

La nouvelle disposition au 9° de l'article 65/1, § 1^{er}, alinéa 4, est l'équivalent de l'art. 29/2 pour l'ordre de paiement.

Dans l'hypothèse d'un recours introduit contre un ordre de paiement hors délai, il est important que les points correspondant à l'infraction concernée et qui ont été encodés au moment où l'ordre de paiement est devenu exécutoire soient effacés de la banque de données centrale le temps qu'il soit statué sur la cause (art. 65/1, § 8, alinéa 3).

À noter que la suspension du droit de conduire, visé au § 10, reste applicable même si l'infraction qui y est relative a contribué à atteindre le total de 12 points et que la personne a subi une déchéance en conséquence.

Art. 15

Quelques articles sont ajoutés à la liste de ceux faisant l'objet d'un délai de trois ans pour la prescription de l'action publique prévue à l'article 68 de la loi relative à la police de la circulation routière. L'objectif est, dans un souci de cohérence, d'aligner sur ce délai les infractions qui tombaient sous le régime de la récidive croisée avant cette loi, à savoir: les infractions du 4^e degré, les excès de vitesse supérieurs à 40 km/h hors agglomération ou à 30 km/h en agglomération, la conduite sans avoir réussi les examens théorique et pratique, inciter ou provoquer une personne à conduire ou lui confier un véhicule alors qu'elle est manifestement sous l'emprise de l'alcool ou de drogues et l'utilisation de détecteurs de radars.

Art. 16

De overgangsbepaling van het nieuwe artikel 71 strekt ertoe te verduidelijken hoe het verval van het recht tot sturen moet worden toegepast in gevallen van recidive waarvoor vóór de inwerkingtreding van de nieuwe regeling specifieke bepalingen in de wegverkeerswet golden. Zij verwijzen enkel naar gevallen waarin recidive heeft geleid tot een verval van het recht tot sturen, aangezien de nieuwe regeling alleen op dit aspect betrekking heeft.

De datum van de eerdere veroordeling verwijst naar de datum waarop het vonnis is uitgesproken en niet naar de datum waarop de veroordeling kracht van gewijsde heeft gekregen.

Op grond van de bepaling onder a) kan een rechter een verval van het recht tot sturen uitspreken bij een veroordeling voor een overtreding waarvoor de overtreder in de drie jaar voorafgaand aan de overtreding drie veroordelingen heeft gehad.

Op grond van de bepaling onder b) kan de rechter de bestuurder bij recidive (één eerdere overtreding) voor vluchtmisdrijf het verval van het recht tot sturen uitspreken.

De bepaling onder c) bepaalt dat de duur van het verval langer kan zijn dan vijf jaar in geval van eenvoudige recidive (één eerder feit) voor het rijden onder invloed, het niet inleveren van een rijbewijs, het rijden zonder rijbewijs, een vluchtmisdrijf of in geval van meervoudige recidive (drie eerdere feiten).

De onder d) genoemde bepalingen zijn van toepassing op gevallen van recidive wegens rijden onder invloed (alcohol, dronkenschap of drugs) gelijktijdig met een veroordeling van de overtreding (1) van artikel 419 (onvrijwillige doodslag) van het Strafwetboek wat leidt tot een verval van het recht tot sturen voor ten minste één jaar en het afhankelijk maken van het herstel in het recht tot sturen van de vier herstelexamens en -onderzoeken of (2) van artikel 420 (onopzettelijke slagen en verwondingen), dat een verval van ten minste zes maanden met de vier herstelexamens en -onderzoeken met zich meebrengt.

De bepaling onder e) is gericht op “gekruste” recidive.

Art. 17 tot 19

De in de bepalingen van het Wetboek van Strafvordering vastgestelde bedragen met betrekking tot de administratieve toeslag in geval van veroordeling of minnelijke schikking voor een verkeersovertreding worden in dezelfde verhouding aangepast als de bedragen

Art. 16

La disposition transitoire du nouvel article 71 vise à clarifier la sanction de déchéance du droit de conduire à appliquer pour les cas de récidive qui faisaient l'objet de dispositions spécifiques dans la loi sur la police de la circulation avant l'entrée en vigueur du nouveau régime. Elles ne visent que des cas dans lesquels l'état de récidive entraînait une déchéance du droit de conduire, le nouveau régime ne traitant que cet aspect-là.

La date de la condamnation préalable réfère à la date de prononcé du jugement et non pas à la date à laquelle cette condamnation a été coulée en force de chose jugée.

La disposition au a) permet au juge de prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur en cas de condamnation du chef d'une infraction quelconque lorsque le coupable a encouru trois condamnations dudit chef dans les trois ans précédant l'infraction.

La disposition au b) permet au juge de prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur en cas de récidive (un seul fait préalable) pour délit de fuite.

La disposition au c) établit que la durée de la déchéance prononcée peut être supérieure à cinq ans en cas de récidive simple (un seul fait préalable) pour la conduite sous influence, la non-restitution du permis de conduire, la conduite sans permis, un délit de fuite ou en cas de récidive multiple (trois faits préalables).

Les dispositions au d) visent les cas de récidive pour conduite sous influence (alcool, ivresse ou drogues) simultanément avec la condamnation du chef d'infraction (1) à l'article 419 (homicide par imprudence) du Code pénal qui entraîne une déchéance d'au moins un an et la condamnation aux quatre examens de réintégration ou (2) à l'article 420 (coups et blessures involontaires), qui entraîne une déchéance d'au moins six mois et la condamnation aux quatre examens de réintégration.

La disposition au e) vise la récidive “croisée”.

Art. 17 à 19

Les montants figurant dans les dispositions du Code d'Instruction criminelle relatives à la redevance administrative en cas de condamnation ou de transaction pour une infraction à la loi sur la police de la circulation routière sont adaptées dans la même proportion que

van de administratieve toeslagen voor de onmiddellijke inning en het bevel tot betalen. Hetzelfde geldt voor de bedragen in verband met de aan buitenlandse overtredders toegezonden certificaten (wet van 5 augustus 2006).

Art. 20

De verschillende bepalingen betreffende de administratieve toeslag voorzien in een indexeringsmechanisme waarbij de posttarieven niet in aanmerking kunnen worden genomen. De posttarieven die een element van de administratieve toeslag vormen, worden immers vastgesteld overeenkomstig de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten. Bijgevolg moet het deel van de administratieve toeslag dat rechtstreeks afhankelijk is van deze posttarieven dienovereenkomstig worden aangepast, terwijl de rest van het bedrag het in elk van de betrokken bepalingen bedoelde indexeringsmechanisme moet volgen.

Art. 21 en 22

Deze twee bepalingen beogen de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties aan te passen met betrekking tot de overtreding van het parkeren op de plaats van een persoon met een handicap. Deze overtreding komt immers overeen met twee punten (art. 29/1, § 1, 1°, b)) maar kan ook het voorwerp uitmaken van een gemeentelijke administratieve sanctie. Het is belangrijk te voorkomen dat er twee parallelle procedures met verschillende gevolgen bestaan om elk risico van discriminatie te voorkomen (een klassieke onmiddellijke inning met toekenning van punten, maar niet de vaststelling hiervan door een gemeente). Zo zullen de wijzigingen van de artikelen 22 en 29 van de wet van 24 juni 2013 tot gevolg hebben dat deze overtredingen nog steeds kunnen worden vastgesteld door de in artikel 21 bedoelde ambtenaren (gemeenteambtenaren, personeelsleden van de lokale overheden, enz.), maar dat de sanctie voortaan uitsluitend door het openbaar ministerie wordt toegepast, in de vorm van een minnelijke schikking of een dagvaarding voor de politierechtbank. Dit zorgt ervoor dat al deze overtredingen, ongeacht de wijze waarop ze zijn geregistreerd, zullen leiden tot het optellen van punten in de databank.

Wat de toezending van de processen-verbaal van deze overtredingen aan het openbaar ministerie betreft, kan het nuttig zijn om in het protocol van artikel 23, lid 5, de procedures voor de elektronische toezending van de gegevens betreffende de vaststelling te preciseren, teneinde de integratie ervan in het Crossbordersysteem te vergemakkelijken.

les montants des redevances administratives pour la perception immédiate et l'ordre de paiement. Il en est de même en ce qui concerne les montants relatifs aux certificats envoyés aux contrevenants étrangers (loi du 5 août 2006).

Art. 20

Les différentes dispositions relatives à la redevance administrative prévoient un mécanisme d'indexation dans lequel les frais postaux ne peuvent pas être pris en compte. En effet, les tarifs postaux qui constituent un élément de la redevance administrative font l'objet d'une détermination conformément à la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux. Il en résulte que la part de la redevance administrative directement tributaire de ces tarifs postaux doit être adaptée en conséquence alors que le reste du montant doit suivre le mécanisme d'indexation visé dans chacune des dispositions concernées.

Art. 21 et 22

Ces deux dispositions visent à adapter la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales en ce qui concerne l'infraction de stationnement sur un emplacement pour personne handicapée. En effet, cette infraction est attributive de deux points (art. 29/1, § 1^{er}, 1°, b)) mais peut par ailleurs faire l'objet d'une sanction administrative communale. Il convient d'éviter que deux procédures parallèles mais aux conséquences différentes subsistent afin de prévenir tout risque de discrimination (une perception immédiate classique étant attributive de points mais non un constat réalisé par une commune). Ainsi, les modifications des articles 22 et 29 de la loi du 24 juin 2013 auront pour effet que ces infractions pourront toujours être constatées par les agents visés à l'article 21 (agents communaux, membres du personnel des régies communales, ...) mais que la sanction sera dorénavant exclusivement appliquée par le ministère public, sous la forme d'une proposition de transaction ou d'une citation devant le tribunal de police. On s'assure ainsi que toutes ces infractions, quelle que soit la manière dont elles ont été constatées, donneront bien lieu à l'enregistrement de points dans la banque de données.

En ce qui concerne la transmission au parquet des procès-verbaux relatifs à ces infractions, il pourra être utile que le protocole prévu à l'article 23, al. 5, précise des modalités de transfert électronique des données relatives au constat afin de faciliter leur intégration dans le système Crossborder.

Art. 23

De slotbepaling regelt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Staf Aerts (Ecolo-Groen)
Sarah Schlitz (Ecolo-Groen)
Meyrem Almaci (Ecolo-Groen)
Petra De Sutter (Ecolo-Groen)
Rajae Maouane (Ecolo-Groen)
Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen)
Matti Vandemaele (Ecolo-Groen)
Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen)
Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen)

Art. 23

La disposition finale précise la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In de hoofdstuk II van de titel IV van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wordt een artikel 29/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 29/1. § 1. Het volgende aantal punten wordt voor de volgende overtredingen toegekend, rekening houdend met de ernst ervan:

1° 2 punten:

a) het overschrijden van de maximale toegelaten snelheid met meer dan 20 kilometer per uur en met maximaal 30 kilometer per uur op een andere openbare weg dan een openbare weg binnen en bebouwde kom, een woonerf of een erf, een zone 30, een voorbehouden weg of een fietsstraat;

b) de overtredingen die bestaan uit het onrechtmatig gebruiken van parkeerfaciliteiten voor personen met een handicap;

2° 3 punten:

a) de overtredingen van de 3^e graad bedoeld in artikel 29, § 1;

b) het overschrijden van de maximale toegelaten snelheid met meer dan 20 kilometer per uur en met maximaal 30 kilometer per uur binnen en bebouwde kom, een woonerf of een erf, een zone 30, een voorbehouden weg of een fietsstraat;

3° 4 punten:

a) het overschrijden van de maximale toegelaten snelheid met meer dan 30 kilometer per uur en met maximaal 40 kilometer per uur op een andere openbare weg dan een openbare weg binnen en bebouwde kom, een woonerf of een erf, een zone 30, een voorbehouden weg of een fietsstraat;

b) de overtreding op artikel 34, § 1;

4° 6 punten:**PROPOSITION DE LOI****Article 1^{er}**

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

Art. 2

Dans le chapitre II du titre IV de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, il est inséré un article 29/1 rédigé comme suit:

“Art. 29/1. § 1^{er}. Le nombre de points suivant est attribué, compte tenu de leur gravité, aux infractions suivantes:

1° 2 points:

a) le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 20 kilomètres par heure et de maximum 30 kilomètres par heure sur une voie publique autre qu'une voie publique située dans une agglomération, une zone résidentielle ou de rencontre, une zone 30, un chemin réservé ou une rue cyclable;

b) les infractions qui consistent en l'utilisation sans droit de facilités de stationnement pour les personnes handicapées;

2° 3 points:

a) les infractions du 3^e degré visées à l'article 29, § 1^{er};

b) le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 20 kilomètres par heure et de maximum 30 kilomètres par heure dans une agglomération, une zone résidentielle ou de rencontre, une zone 30, un chemin réservé ou une rue cyclable;

3° 4 points:

a) le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 30 kilomètres par heure et de maximum 40 kilomètres par heure sur une voie publique autre qu'une voie publique située dans une agglomération, une zone résidentielle ou de rencontre, une zone 30, un chemin réservé ou une rue cyclable;

b) l'infraction à l'article 34, § 1^{er};

4° 6 points:

a) het overschrijden van de maximale toegelaten snelheid met meer dan 30 kilometer per uur binnen en bebouwde kom, een woonerf of een erf, een zone 30, een voorbehouden weg of een fietsstraat;

b) het overschrijden van de maximale toegelaten snelheid met meer dan 40 kilometer per uur op een andere openbare weg dan een openbare weg binnen en bebouwde kom, een woonerf of een erf, een zone 30, een voorbehouden weg of een fietsstraat;

c) de overtredingen van de 4^e graad bedoeld in artikel 29, § 1;

d) de overtredingen op artikel 30, § 1, 2 en 3;

e) de overtredingen op artikel 33, § 1 en 2;

f) de overtreding op artikel 34, § 2;

g) de overtreding op artikel 35;

h) de overtreding op artikel 37;

i) de overtreding op artikel 37*bis*, § 1;

j) de overtreding op artikel 48;

k) de overtreding op artikel 62*bis*;

l) de overtreding op artikel 22 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;

Bij gelijktijdig gepleegde overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengeteld zonder dat acht punten mogen worden overschreden.

§ 2. De in § 1 bedoelde overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden ingeschreven in de centrale databank bedoeld in artikel 29/2, voor zover:

1° zij het voorwerp hebben uitgemaakt van betaling, hetzij van de onmiddellijke inning, hetzij van de geldsom bedoeld in artikel 216*bis*, § 1, van het Wetboek van Strafvordering, hetzij van het bevel tot betalen, deze betaling geldend als schuldbekentenis;

2° het bevel tot betalen uitvoerbaar is verklaard overeenkomstig artikel 65/1, § 4;

3° een definitieve veroordeling wordt uitgesproken.

De datum waarop de punten worden toegekend, is de datum waarop de betaling is ontvangen, de datum

a) le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 30 kilomètres par heure dans une agglomération, une zone résidentielle ou de rencontre, une zone 30, un chemin réservé ou une rue cyclable;

b) le dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 40 kilomètres par heure sur une voie publique autre qu'une voie publique située dans une agglomération, une zone résidentielle ou de rencontre, une zone 30, un chemin réservé ou une rue cyclable;

c) les infractions du 4^e degré visées à l'article 29, § 1^{er};

d) les infractions à l'article 30, § 1^{er}, 2 et 3;

e) les infractions à l'article 33, § 1^{er} et 2;

f) l'infraction à l'article 34, § 2;

g) l'infraction à l'article 35;

h) l'infraction à l'article 37;

i) l'infraction à l'article 37*bis*, § 1^{er};

j) l'infraction à l'article 48;

k) l'infraction à l'article 62*bis*;

l) l'infraction à l'article 22 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

En cas d'infractions commises simultanément, le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder huit.

§ 2. Les infractions visées au § 1^{er}, ainsi que les points y relatifs, sont inscrits dans la banque de données centrale visée à l'article 29/2, pour autant que:

1° ces dernières aient fait l'objet du paiement soit de la perception immédiate, soit de la somme d'argent visée à l'article 216*bis*, § 1^{er}, du Code d'Instruction criminelle, soit de l'ordre de paiement, ce paiement valant reconnaissance de culpabilité;

2° ou que l'ordre de paiement ait été rendu exécutoire conformément à l'article 65/1, § 4;

3° ou qu'une condamnation coulée en force de chose jugée ait été prononcée.

La date à laquelle les points sont attribués correspond à la date de réception du paiement, la date à laquelle

waarop het bevel tot betalen uitvoerbaar wordt of de datum waarop de veroordeling definitief wordt.

In afwijking van het vorige lid, wanneer de veroordeling volgt na een verzet, hoger beroep of cassatieberoep of een beroep dat werd ingesteld overeenkomstig artikel 65/1, § 8, komt de datum waarop de punten worden toegekend overeen met de datum waarop de punten waren geregistreerd vóór het instellen van het rechtsmiddel.

§ 3. De overtredingen en punten worden geregistreerd op naam van de overtredders, in voorkomend geval geïdentificeerd overeenkomstig de voorschriften van de artikelen 67*bis* en 67*ter*.

Wanneer verscheidene overtredingen op naam van één overtredder zijn geregistreerd, wordt het totale aantal punten dat voor elke overtreding op naam van die overtredder is verzameld, in de databank ingevoerd.

Wanneer de overtredder de in artikel 29/4 bedoelde opleiding minder dan drie jaar geleden heeft voltooid, wordt dit totaal met vier verminderd.

§ 4. Wanneer een overtredder overeenkomstig artikel 41/1, §§ 1 tot 3, vervallen is verklaard, worden de punten achteraf als volgt in rekening gebracht:

a) de in de databank geregistreerde punten en, in voorkomend geval, gevolgde opleiding, voorafgaand het verval worden niet meer berekend na de datum waarop de laatste punten zijn toegekend die het totaal op twaalf of meer gebracht hebben;

b) de punten en opleiding die na deze datum zijn geregistreerd, worden in aanmerking genomen;

c) een voorwaardelijk saldo van zes punten wordt in de databank geregistreerd op de datum waarop het verval intreedt.

§ 5. Wanneer de overtredder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft, worden de in § 1 bedoelde overtredingen, alsmede de punten die daarop betrekking hebben, ook in de in artikel 29/2 bedoelde centrale databank geregistreerd, wanneer naar aanleiding van een informatiebrief of een bevel tot betalen een betaling is geïnd.”.

Art. 3

In dezelfde hoofdstuk, wordt een artikel 29/2 ingevoegd, luidende:

l'ordre de paiement devient exécutoire ou la date à laquelle la condamnation est coulée en force de chose jugée.

Par dérogation à l'alinéa précédent, lorsque la condamnation est consécutive à une opposition, un appel ou un pourvoi en cassation ou à un recours introduit conformément à l'article 41/2, § 2 ou 3, ou 65/1, § 8, la date à laquelle les points sont attribués correspond à la date à laquelle ils avaient été enregistrés avant l'introduction du recours.

§ 3. Les infractions et les points sont enregistrés au nom des contrevenants, identifiés le cas échéant conformément aux prescriptions visées aux articles 67*bis* et 67*ter*.

Lorsque plusieurs infractions sont enregistrées au nom d'un contrevenant unique, le total des points cumulés pour chaque infraction au nom de ce contrevenant est renseigné dans la banque de données.

Lorsque le contrevenant a suivi la formation visée à l'article 29/4 il y a moins de trois ans, ce total est réduit de quatre.

§ 4. Lorsque le permis de conduire d'un contrevenant a fait l'objet d'une déchéance en application de l'article 41/1, § 1^{er} à 3, le calcul des points qui s'ensuit est réalisé comme suit:

a) les points et, le cas échéant, la formation qui étaient enregistrés dans la banque de données avant la déchéance ne sont plus pris en compte après la date à laquelle les derniers points ayant porté le total à douze ou au-delà ont été attribués;

b) les points et formation enregistrés après cette date sont pris en compte;

c) un solde probatoire de six points est enregistré dans la banque de données à la date où la déchéance prend court.

§ 5. Lorsque le contrevenant n'a pas de domicile ni de résidence fixe en Belgique et vit ou s'est installé à l'étranger, les infractions visées au § 1^{er}, ainsi que les points y relatifs, sont également inscrits dans la banque de données centrale visée à l'article 29/2, lorsqu'un paiement a été encaissé suite à une lettre de notification ou d'un ordre de paiement.”.

Art. 3

Dans le même chapitre, il est inséré un article 29/2 rédigé comme suit:

“Art. 29/2. De overhandiging of toezending van de onmiddellijke inning en het voorstel tot betaling van de geldsom als bedoeld in artikel 216*bis*, § 1, van het Wetboek van Strafvordering bevat, in voorkomend geval, informatie over het aantal punten dat met de overtreding overeenkomt, de gevolgen van het bereiken of overschrijden van het maximum van 12 punten overeenkomstig artikel 29/1, § 3, de wijze van raadpleging van deze gegevensbank en de beroepsmogelijkheden.”

Art. 4

In dezelfde hoofdstuk, wordt een artikel 29/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 29/3. § 1. Er wordt een centrale gegevensbank opgericht waarin de punten die verband houden met overtredingen worden opgenomen.

De Belgische Staat, vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor Justitie, is verantwoordelijk voor de verwerking van de gegevens bedoeld in de wet van 30 juli 2018 tot bescherming van de persoonsgegevens.

De centrale gegevensbank wordt beheerd door de door de Koning aangewezen autoriteit.

§ 2. De gegevensbank bevat de volgende informatie:

- a) de namen en voornamen van de overtreder;
- b) zijn of haar rijksregisternummer;
- c) een korte beschrijving van de in artikel 29/1, § 1, bedoelde overtredingen die hem of haar betreffen;
- d) de datum waarop zij werden gepleegd;
- e) het aantal punten dat met elk van deze overtredingen overeenkomt, in voorkomend geval rekening houdend met de beperking voorzien in artikel 29/1, § 1, tweede lid;
- f) de datum waarop de punten voor elke overtreding worden toegekend en de datum waarop zij verstrijken;
- g) het totale aantal punten op de dag van de raadpleging;
- h) de eerste datum waarop de punten overeenkomstig § 6 vervallen, en het aantal punten indien in de tussentijd geen overtreding is geregistreerd;

“Art. 29/2. La remise ou l'envoi de la perception immédiate et de la proposition de paiement de la somme d'argent visée à l'article 216*bis*, § 1^{er}, du Code d'Instruction criminelle contient, le cas échéant, les informations relatives au nombre de points correspondant à l'infraction, aux conséquences en cas d'atteinte ou de dépassement du maximum de 12 points en application de l'article 29/1, § 3, aux modalités de consultation de cette banque de données et aux modalités de recours.”

Art. 4

Dans le même chapitre, il est inséré un article 29/3 rédigé comme suit:

“Art. 29/3. § 1^{er}. Une banque de données centrale contenant les points liés aux infractions est créée.

L'État belge, représenté par le ministre compétent pour la Justice, est responsable pour le traitement des données visées au § 1^{er}, conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des données à caractère personnel.

La banque de données centrale est gérée par l'autorité désignée par le Roi.

§ 2. La banque de données contient les informations suivantes:

- a) les noms et prénoms du contrevenant;
- b) son numéro de registre national;
- c) une description sommaire des infractions visées à l'article 29/1, § 1^{er}, le concernant;
- d) la date à laquelle elles ont été commises;
- e) le nombre de points correspondant à chacune de ces infractions, le cas échéant en prenant en compte la limitation prévue à l'article 29/1, § 1^{er}, al. 2;
- f) la date à laquelle les points relatifs à chaque infraction sont attribués et la date à laquelle ils expirent;
- g) le nombre total de points au jour de la consultation;
- h) la première date à laquelle des points expirent conformément au § 6 et leur nombre si aucune infraction n'est enregistrée dans l'intervalle;

i) in voorkomend geval, de overeenkomstig artikel 29/4 gevolgde opleidingen en de daarmee verband houdende punten;

j) in voorkomend geval, de datum waarop overeenkomstig artikel 41/1, § 1 tot 3, een verval van het recht tot sturen is opgelegd naast de overtreding die tot de toepassing van deze sanctie heeft geleid, de datum waarop het verval van kracht wordt, de duur en de eventuele herstelvoorwaarden.

De registratie van deze gegevens geschiedt door de griffies van de rechtbanken, door het openbaar ministerie of door de in § 1, derde lid, bedoelde autoriteit.

§ 3. Hebben toegang tot de gegevens:

1° bij de uitoefening van hun wettelijke opdracht:

a) het openbaar ministerie bij de hoven en rechtbanken;

b) de onderzoeksrechters;

c) de politiediensten, in geval van interventie op de plaats van een verkeersongeval of bij toepassing van artikel 55, in het kader van hun communicatie met de openbare ministerie;

d) de overheid bedoeld in § 1, derde lid;

e) de instelling bedoeld in het koninklijk besluit tot uitvoering van artikel 41/11/11 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, uitsluitend voor de behandeling van vragen van burgers betreffende de in § 2 bedoelde gegevens die op hen betrekking hebben en die aan het callcenter worden gericht.

2° de door de minister van Justitie aangewezen diensten en medewerkers die belast zijn met het toezicht op de goede werking en de ontwikkeling van de centrale gegevensbank en dat door de in § 1, derde lid, bedoelde autoriteit is aangewezen;

3° ten behoeve van het statistisch onderzoek en de evaluatie van het puntensysteem, de overheden bedoeld in 1°, a), b) en d), en 2°.

§ 4. De in de centrale gegevensbank geregistreerde overtreders hebben toegang tot de in § 2 bedoelde gegevens die op hen betrekking hebben.

Deze toegang kan worden verkregen bij de in § 1, derde lid, bedoelde autoriteit.

Bovendien kunnen deze gegevens worden geraadpleegd op elektronische wijze.

i) le cas échéant, les formations suivies en application de l'article 29/4 et les points qui y sont liés.

j) le cas échéant, la date à laquelle une sanction de déchéance du droit de conduire est imposée en application de l'article 41/1, § 1^{er} à 3, en regard de l'infraction qui a déclenché l'application de cette sanction, la date à laquelle elle prend effet, sa durée et les éventuelles conditions de réintégration.

L'enregistrement de ces informations est effectué par les greffes des cours et tribunaux, par le ministère public ou par l'autorité visée au § 1^{er}, alinéa 3.

§ 3. Ont accès aux données:

1° dans le cadre de l'exercice de leur mission légale:

a) le ministère public près les cours et les tribunaux;

b) les juges d'instructions;

c) les services de police, en cas d'intervention sur les lieux d'un accident de la circulation ou d'application de l'article 55, dans le cadre de leur communication avec le ministère public;

d) l'autorité visée au § 1^{er}, alinéa 3;

e) l'organisme visé par l'arrêté royal portant exécution de l'article 41/11/11 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, uniquement pour le traitement des questions des citoyens relatives aux données visées au § 2 les concernant et qui sont adressées au centre d'appel.

2° les services et collaborateurs, désignés par le ministre de la Justice, chargés de garantir le bon fonctionnement et les développements de la banque de données centrale, nommément désignés par l'autorité visée au § 1^{er}, alinéa 3;

3° à des fins de recherche statistique et d'évaluation du système à points, les autorités visées sous le 1°, a), b) et d), et 2°.

§ 4. Les contrevenants enregistrés dans la banque de données centrale ont accès aux données visées au § 2 les concernant.

Cet accès peut être obtenu auprès de l'autorité visée au § 1^{er}, alinéa 3.

En outre, ces données peuvent être consultées sur un support électronique.

De modaliteiten van toegang en raadpleging worden bepaald door de Koning.

§ 5. De informatie volgens dewelke een verval van het recht tot sturen werd opgelegd in toepassing van artikel 41/1, § 1 tot 3, en de datum waarop het ingaat, wordt aan de Kruispuntbank voor rijbewijzen toegezonden, net als, in voorkomend geval, de informatie over een eventueel beroep dat tegen dit verval werd ingesteld en de afloop van dit beroep.

§ 6. De gegevens over overtredders, overtredingen en bijhorende punten worden in de centrale gegevensbank bewaard:

1° 3 jaar voor de overtredingen bedoeld in artikel 68, tweede gedeelte van de zin;

2° 2 jaar voor de andere overtredingen;

3° wat betreft het puntensaldo bedoeld in artikel 29/1, § 4, vijfde lid c): één jaar voor 6 punten, twee jaar voor 4 punten en 3 jaar voor het saldo van 2 punten;

4° 3 jaar wat betreft de informatie over het verval van het recht tot sturen, bedoeld in artikel 29/3, § 2, j), vanaf het afloop ervan;

5° 10 jaar, in gepseudonimiseerde vorm, voor de finaliteit bedoeld in § 3, 3°.

Na deze termijn worden de gegevens verwijderd.

§ 7. Wanneer een beroep werd ingediend, in navolging van artikel 41/2, § 3, of 65/1, § 8, wordt de informatie betreffende, in het eerste geval, het verval en in het tweede geval betreffende de betrokken overtreding uit de databank gedeactiveerd. In geval van veroordeling wordt deze informatie vervangen door het gewezen vonnis; in geval van vrijspraak wordt deze informatie geschrapt.

§ 8. Wanneer de in § 2 bedoelde informatie betrekking heeft op een overtredder die geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en die geen rijksregisternummer heeft, worden de gegevens betreffende de geboortedatum en -plaats gebruikt in plaats van het onder b) bedoelde rijksregisternummer.”

Art. 5

In dezelfde hoofdstuk, wordt een artikel 29/4 ingevoegd, luidende:

Les modalités d'accès et de consultation sont déterminées par le Roi.

§ 5. L'information selon laquelle une déchéance du droit de conduire est imposée en application de l'article 41/1, § 1^{er} à 3, et la date à laquelle elle prend effet est transmise à la banque-carrefour des permis de conduire, de même que, le cas échéant, l'information selon laquelle un recours a été introduit contre cette déchéance et l'issue de ce recours.

§ 6. Les données relatives aux contrevenants, aux infractions et aux points correspondants sont conservées dans la banque de données centrale pour une durée de:

1° 3 ans en ce qui concerne les infractions visées à l'article 68, deuxième partie de la phrase;

2° 2 ans pour les autres infractions;

3° en ce qui concerne les points visés à l'article 29/1, § 4, c): une année en ce qui concerne 6 points, deux ans en ce qui concerne 4 points et trois ans pour le solde de 2 points;

4° 3 ans en ce qui concerne les informations relatives aux déchéances visées à l'article 29/3, § 2, j), à partir du terme de celles-ci;

5° 10 ans, sous forme pseudonymisées, en ce qui concerne la finalité visée au § 3, 3°.

Passé ce délai, les données sont effacées.

§ 7. Lorsqu'un recours est introduit conformément à l'article 41/2, § 3, ou 65/1, § 8, les éléments relatifs à la déchéance, dans le premier cas, et relatifs à l'infraction concernée, dans le deuxième cas, sont désactivés dans la banque de données. En cas de condamnation, le jugement rendu se substitue à ces informations; en cas d'acquiescement, ces informations sont effacées.

§ 8. Lorsque les informations visées au § 2 concernent un contrevenant qui n'a pas de domicile ni de résidence fixe en Belgique et qui n'a pas de numéro de registre national, les données relatives à la date et au lieu de naissance sont utilisées à la place du numéro de registre national visé sous le point b).”

Art. 5

Dans le même chapitre, il est inséré un article 29/4 rédigé comme suit:

“Art. 29/4. Wanneer in de gevallen bedoeld in artikel 29/1, § 2, het overeenkomstig artikel 29/1, § 3, vastgestelde totale aantal punten acht of meer bedraagt zonder dat dit aantal twaalf of meer bedraagt, kan de overtreder een opleiding volgen.

De Koning bepaalt de inhoud van deze opleiding, de wijze waarop zij wordt georganiseerd en de wijze waarop de mogelijk betrokken personen van deze mogelijkheid tot het volgen van een opleiding in kennis worden gesteld.

De overtreder mag zich niet voor een opleiding inschrijven als hij of zij in de afgelopen drie jaar al een opleiding heeft gevolgd.”

Art. 6

In dezelfde hoofdstuk wordt een artikel 29/5 ingevoegd, luidende:

“Art. 29/5. Met geldboete van 100 euro tot 4.000 euro en met een verval van het recht tot sturen van minimum 3 maanden met de opleiding en de herstelexamens bedoeld in artikel 38, § 3, wordt gestraft, hij die opzettelijk een andere persoon aanwijst of een fictieve identiteit opgeeft om te ontkomen aan de toekenning van punten overeenkomstig artikel 29/1, § 2.

Met een geldboete van 100 euro tot 1.000 euro wordt gestraft, hij die zich als bestuurder in de plaats van een andere persoon heeft opgegeven met de bedoeling dat die andere persoon geen punten zou krijgen overeenkomstig artikel 29/1, § 2.”

Art. 7

In de titel IV, hoofdstuk VI, afdeling 1, van dezelfde wet, ingevoegd door de wet van 18 juli 1990, wordt een onderafdeling 1 ingevoegd, bestaande uit de artikelen 38 tot 41, luidende:

“Onderafdeling 1. Verval voor eenmalig feit”

Art. 8

In artikel 38 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en laatstelijk gewijzigd bij de wetten van 2 september 2018 en 8 mei 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de § 1, eerste lid, wordt de bepaling onder 4° opgeheven;

“Art. 29/4. Lorsque, dans les cas visés à l'article 29/1, § 2, le total des points déterminé conformément à l'article 29/1, § 3, atteint ou dépasse huit sans atteindre ni dépasser douze, le contrevenant peut suivre une formation.

Le Roi détermine le contenu de cette formation, ses modalités d'organisation et la manière dont les personnes potentiellement concernées sont informées de cette possibilité.

Le contrevenant ne peut s'inscrire à une formation s'il en a déjà suivi une il y a moins de trois ans.”

Art. 6

Dans le même chapitre, il est inséré un article 29/5 rédigé comme suit:

“Art. 29/5. Est puni d'une amende de 100 euros à 4.000 euros et d'une déchéance du droit de conduire de trois mois minimum et de la formation et des examens de réintégration visés à l'article 38, § 3, quiconque aura délibérément désigné une autre personne ou aura renseigné une identité fictive afin de ne pas se voir attribuer des points en application de l'article 29/1, § 2.

Est puni d'une amende de 100 à 1.000 euros quiconque se sera renseigné comme conducteur à la place de quelqu'un d'autre dans le but de permettre à cette autre personne de ne pas se voir attribuer des points en application de l'article 29/1, § 2.”

Art. 7

Dans le titre IV, chapitre VI, section I, de la même loi, inséré par la loi du 18 juillet 1990, il est inséré une sous-section 1, regroupant les articles 38 à 41 et rédigée comme suit:

“Sous-section 1. Déchéance pour fait unique”

Art. 8

À l'article 38 de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié en dernier lieu par les lois du 2 septembre 2018 et du 8 mai 2019, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, le 4° est abrogé;

2° in de § 1, eerste lid, worden in de bepaling onder 5° de woorden “, 33, § 3, 1°” opgeheven;

3° in de § 1, tweede lid, worden de woorden “of binnen de drie jaar vóór de overtredingen bedoeld in 1° en 5°, veroordeeld is wegens een van deze overtredingen en voor het geval bedoeld in 4°” opgeheven;

9° de § 6 wordt opgeheven;

10° in § 7 wordt het woord “examens” vervangen door de woorden “een opleiding”.

Art. 9

In artikel 40 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 2012, 9 maart 2014 en 8 mei 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° Een lid wordt tussen het eerste en het tweede lid ingevoegd, luidende:

“Het verval van rechtswege waarvan overeenkomstig artikel 41/2, § 1, kennis is gegeven gaat in op de dag van effectieve teruggave van het rijbewijs of, bij gebrek aan teruggave vóór die datum, op de dertigste dag na ontvangst van de kennisgeving. Indien deze termijn verstrijkt op een feestdag, een zaterdag of een zondag, gaat het verval in op de eerstvolgende werkdag.”;

2° In het vroegere tweede lid, dat het derde lid wordt, worden de woorden “op de griffie” vervangen door “overeenkomstig artikel 57”;

3° In het vroegere tweede lid, dat het derde lid wordt, worden de woorden “of op de dertigste dag na ontvangst van de in artikel 41/2, § 1, bedoelde kennisgeving, onverminderd de toepassing van het vijfde lid,” ingevoegd tussen de woorden “lid bedoelde kennisgeving” en de woorden “tot de datum”;

4° Een lid wordt tussen de vroegere derde en vierde lid, die het vierde lid en zesde lid worden, ingevoegd, luidende:

“Hetzelfde geldt wanneer overeenkomstig artikel 41/2, § 1, kennis wordt gegeven van een verval van rechtswege. In dat geval kan het openbaar ministerie, in afwijking van lid 2, de datum waarop het verval ingaat zo meedelen dat deze overeenkomt met de dag na de datum waarop een ander vervalt termijn afloopt.”;

5° Het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

2° dans le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 5°, les mots “, 33, § 3, 1°” sont abrogés;

3° dans le § 1^{er}, alinéa 2, les mots “ou si, dans les trois ans précédant les infractions visées au 1° et au 5°, le coupable a encouru une condamnation du chef d’une de ces infractions et dans le cas visé au 4°” sont abrogés;

9° le § 6 est abrogé;

10° dans le § 7, les mots “suivi une formation ou d’avoir” sont insérés entre les mots “à la condition d’avoir” et les mots “satisfait aux examens”.

Art. 9

À l’article 40 de la même loi, modifié par les lois du 18 juillet 2012, du 9 mars 2014 et du 8 mai 2019, les modifications suivantes sont apportées:

1° Un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2:

“La déchéance de plein droit notifiée conformément à l’article 41/2, § 1^{er}, prend cours à la date de restitution effective du permis de conduire ou, à défaut de restitution avant cette date, le trentième jour après la réception de la notification. Si ce délai expire un jour férié, un samedi ou un dimanche, la déchéance prend cours le premier jour ouvrable suivant.”;

2° Dans l’alinéa 2 ancien, devenant l’alinéa 3, les mots “au greffe” sont remplacés par “conformément à l’article 57”;

3° Dans l’alinéa 2 ancien, devenant l’alinéa 3, les mots “ou du trentième jour après la réception de la notification visée à l’article 41/2, § 1^{er}, sans préjudice de l’application de l’alinéa 5,” sont insérés entre les mots “visé à l’alinéa 1^{er}” et les mots “et jusqu’à la date”;

4° Un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les anciens alinéas 3 et 4, devenant les alinéas 4 et 6:

“Il en est de même lorsqu’une déchéance de plein droit est notifiée conformément à l’article 41/2, § 1^{er}. Dans ce cas, le ministère public peut, par dérogation à l’alinéa 2, communiquer la date à laquelle elle prend cours afin qu’elle corresponde au lendemain de la date à laquelle une autre période de déchéance se termine.”;

5° L’article est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“In het geval bedoeld in artikel 41/2, § 3, wordt het verval opgeschort tot over het beroep is beslist. Indien het verval na het beroep wordt bevestigd, wordt de reeds verstreken periode sinds het herstel van het rijbewijs in mindering gebracht op de duur van het nieuwe verval. Bij vrijspraak vervalt de ontzetting.”.

Art. 10

Artikel 41 van dezelfde wet, heropgenomen bij de wet van 7 februari 2003, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De toepassing van artikel 8 van dezelfde wet is uitgesloten in het geval van een veroordeling op grond van artikel 41/1, § 1 tot en met § 3.”.

Art. 11

In de titel IV, hoofdstuk VI, afdeling I, van dezelfde wet, wordt een onderafdeling 2 ingevoegd die de artikelen 41/1 tot 41/3 bevat, luidende:

“Onderafdeling 2. – Verval na een accumulatie van punten door het herhalen van overtredingen”.

Art. 41/1. § 1. Eenieder die het overeenkomstig artikel 29/1, § 3, berekende totaal van 12 punten bereikt of overschrijdt, wordt gestraft met een verval van het recht tot sturen van drie maanden.

Dit verval van het recht tot sturen is:

a) ofwel van rechtswege van toepassing wanneer het totale aantal punten is bereikt door toepassing van artikel 29/1, § 2, 1° en 2°; in dit geval wordt de in artikel 41/2, § 1, bedoelde toezending geacht een uitvoerbare titel te zijn;

b) ofwel door de rechter uitgesproken bij een veroordeling wanneer de overtreding die tot deze veroordeling heeft geleid, het totale aantal punten op twaalf of meer brengt.

§ 2. Indien bij een nieuwe overtreding of een nieuwe veroordeling die volgt op de toepassing van § 1 binnen drie jaar, het totaal aantal punten bedoeld in artikel 29/1, § 3, tweede tot en met vierde lid, opnieuw twaalf of meer bedraagt, bedraagt de periode van het verval van het recht tot sturen zes maanden.

Wanneer deze overtreding bij veroordeling wordt vastgesteld, kan de rechter een verval van het recht

“Dans le cas prévu à l'article 41/2, § 3, la déchéance du droit de conduire est suspendue le temps qu'il soit statué sur le recours. Si la déchéance est confirmée à l'issue du recours, la période déjà écoulée depuis la restitution du permis de conduire est imputée sur la durée de la nouvelle déchéance. En cas d'acquiescement, la déchéance est annulée.”.

Art. 10

L'article 41 de la même loi, rétabli par la loi du 7 février 2003, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“L'application de l'article 8 de cette même loi est par contre exclu en cas de condamnation sur base de l'article 41/1, § 1^{er} à 3.”.

Art. 11

Dans le titre IV, chapitre VI, section I, de la même loi, il est inséré une sous-section 2, comportant les articles 41/1 à 41/3, rédigée comme suit:

“Sous-section 2. – Déchéance consécutive à une accumulation de points pour répétition d'infractions”.

Art. 41/1. § 1^{er}. Quiconque atteint ou dépasse le total de 12 points, calculé conformément à l'article 29/1, § 3, est sanctionné par une déchéance du droit de conduire de 3 mois.

Cette déchéance du droit de conduire:

a) soit s'applique de plein droit lorsque le total des points est atteint par application de l'article 29/1, § 2, 1° et 2°; dans ce cas, l'envoi visé à l'article 41/2, § 1^{er}, vaut titre exécutoire;

b) soit est prononcée par le juge à l'occasion d'une condamnation lorsque c'est l'infraction qui entraîne cette condamnation qui porte le total des points à 12 ou au-delà.

§ 2. Lorsque, à l'occasion d'une nouvelle infraction ou d'une nouvelle condamnation qui fait suite, dans les 3 ans, à l'application du § 1^{er}, le total des points visé à l'article 29/1, § 3, alinéas 2 à 4, atteint ou dépasse de nouveau douze, la durée de la déchéance du droit de conduire est de six mois.

Lorsque cette infraction est établie par condamnation, le juge peut prononcer une déchéance du droit

tot sturen voor een langere periode van ten hoogste vijf jaar uitspreken.

§ 3. Indien bij een nieuwe overtreding of een nieuwe veroordeling die volgt op de toepassing van § 2 binnen drie jaar, het totaal aantal punten bedoeld in artikel 29/1, § 3, tweede tot en met vierde lid, opnieuw twaalf of meer bedraagt, bedraagt de periode van verval van het recht tot sturen negen maanden.

Wanneer deze overtreding bij veroordeling wordt vastgesteld, kan de rechter een verval van het recht tot sturen voor een langere periode tot vijf jaar of levenslang uitspreken.

§ 4. Het herstel in het recht tot sturen is afhankelijk van het volgen van de in artikel 38, § 3 bedoelde opleiding.

§ 5. Wanneer het verval van het recht tot sturen volgt op een veroordeling in toepassing van de voorgaande paragrafen, kan de rechter in uitzonderlijke omstandigheden en mits hij zijn beslissing uitdrukkelijk met redenen omkleedt:

— de duur van het verval van het recht tot sturen beperken zonder dat die minder dan een derde van de duurtijd bedraagt die is voorzien in § 1 tot § 3;

— vrijstellen van het volgen van de in § 4 bedoelde opleiding;

— artikel 45 toepassen.

§ 6. Wanneer het verval van het recht tot sturen samenvalt met een veroordeling in toepassing van de § 1 tot en met § 3 en de overtreding die tot de veroordeling heeft geleid, op zichzelf ook een verval van het recht tot sturen inhoudt, worden de perioden van elk verval samengeteld.

In dit geval wordt de opleiding bedoeld in artikel 38, § 3, slechts eenmaal opgelegd.

§ 7. Indien, in het geval bedoeld in § 1, eerste en tweede lid, de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en in het buitenland leeft of gevestigd is, staat het verval van het recht tot sturen gelijk met een rijverbod op het Belgische grondgebied gedurende de betrokken periode.”

Art. 41/2. § 1. In de in artikel 41/1, § 1, tweede lid, onder a), bedoelde gevallen wordt de overtreder door de beheersautoriteit van de centrale gegevensbank per aangetekende brief of per eBox in kennis gesteld van het verval van het recht tot sturen.

de conduire pour une durée plus longue pouvant aller jusqu'à 5 ans.

§ 3. Lorsque, à l'occasion d'une nouvelle infraction ou d'une nouvelle condamnation qui fait suite, dans les 3 ans, à l'application du § 2 ou du présent paragraphe, le total des points visé à l'article 29/1, § 3, alinéas 2 à 4, atteint ou dépasse de nouveau douze, la durée de la déchéance du droit de conduire est de neuf mois.

Lorsque cette infraction est établie par condamnation, le juge peut prononcer une déchéance du droit de conduire pour une durée plus longue pouvant aller jusqu'à 5 ans ou à vie.

§ 4. La réintégration du droit de conduire est subordonnée au suivi de la formation visée à l'article 38, § 3.

§ 5. Lorsque la déchéance du droit de conduire est consécutive à une condamnation en application des paragraphes précédents, le juge peut, pour des circonstances exceptionnelles et à condition de motiver expressément sa décision:

— limiter la durée de la déchéance du droit de conduire sans que cette dernière puisse être inférieure à un tiers des durées prévues aux § 1^{er} à 3;

— dispenser du suivi de la formation visée au § 4;

— faire application de l'article 45.

§ 6. Lorsque la déchéance du droit de conduire est consécutive à une condamnation en application des § 1^{er} à 3 et que l'infraction qui donne lieu à la condamnation entraîne également en elle-même la condamnation à une peine de déchéance du droit de conduire, les durées de chacune des déchéances sont cumulées.

Dans ce cas, la formation visée à l'article 38, § 3, n'est imposée qu'une seule fois.

§ 7. Lorsque, dans le cas visé au § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, le contrevenant n'a pas de domicile ni de résidence fixe en Belgique et vit ou s'est installé à l'étranger, la déchéance du droit de conduire équivaut à une interdiction de conduire sur le territoire belge pendant la période concernée.”

Art. 41/2. § 1^{er}. Dans les cas visés à l'article 41/1, § 1^{er}, alinéa 2, a), la déchéance du droit de conduire est notifiée au contrevenant par l'autorité gestionnaire de la banque de données centrale par envoi recommandé ou par eBox.

De overtreder is verplicht zijn rijbewijs in te leveren binnen een termijn van dertig dagen na ontvangst van de kennisgeving. De modaliteiten worden bepaald door de Koning.

Indien de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en in het buitenland woont of zich daar gevestigd heeft en zijn rijbewijs niet kan inleveren, begint de periode van het rijverbod op het Belgische grondgebied na de termijn van dertig dagen die volgt op de ontvangst van de kennisgeving.

De kennisgeving bedoeld in het eerste lid leidt tot de heffing van een administratieve toeslag van 18,32 euro. Het bedrag van deze administratieve toeslag wordt elk jaar op 1 januari automatisch aangepast in functie van de evolutie van de consumptieprijsindex van de maand november van het voorgaande jaar. De inningsmodaliteiten voor deze toeslag kunnen door de Koning bepaald worden.

§ 2. De overtreder of diens advocaat kan binnen de dertig dagen volgend op de dag van ontvangst van de kennisgeving beroep aantekenen tegen de duur van het verval, de herstelvoorwaarden of de betrokken voertuigencategorieën bij de bevoegde politierechtbank. Het beroep wordt ingesteld bij een verzoekschrift dat neergelegd wordt op de griffie van de bevoegde politierechtbank of via aangetekende zending of via elektronische post die aan de griffie worden verzonden. In die laatste gevallen geldt de datum van verzending van de aangetekende zending of van de elektronische post als datum waarop het verzoekschrift werd ingediend. De aangetekende zending wordt geacht te zijn verzonden de derde werkdag voor de ontvangst ervan op de griffie.

De bevoegde politierechtbank is die van de woonplaats van de verzoeker.

Het verzoekschrift wordt met redenen omkleed en houdt de keuze van woonplaats in België in, indien de verzoeker er zijn woonplaats niet heeft. Op straffe van onontvankelijkheid vermeldt het verzoekschrift het nummer van de kennisgeving bedoeld in § 1.

Het verzoekschrift wordt ingeschreven in het daartoe bestemde register.

De overtreder wordt binnen een termijn van dertig dagen vanaf de inschrijving in het daartoe bestemde register door de griffier per aangetekende zending opgeroepen om te verschijnen op de zitting die de rechter bepaalt. De griffier zendt een kopie van het verzoekschrift over aan de procureur des Konings en deelt hem de datum van de zitting mee.

Le contrevenant est tenu de restituer son permis de conduire dans un délai de trente jours suivant la réception de la notification. Les modalités en sont déterminées par le Roi.

Lorsque le contrevenant n'a pas de domicile ni de résidence fixe en Belgique et vit ou s'est installé à l'étranger et ne peut pas restituer son permis de conduire, la période pendant laquelle il fait l'objet d'une interdiction de conduire sur le territoire belge commence après le délai de trente jours suivant la réception de la notification.

La notification visée à l'alinéa 1^{er} donne lieu à la perception d'une redevance administrative de 18,32 euros. Le montant de cette redevance administrative est automatiquement adapté le 1^{er} janvier de chaque année en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du mois de novembre de l'année précédente. Les modalités de perception de cette redevance peuvent être fixées par le Roi.

§ 2. Le contrevenant ou son avocat peut, dans les trente jours suivant le jour de la réception de la notification, introduire un recours contre la durée de la déchéance, les conditions de réintégration ou les catégories de véhicules concernées, auprès du tribunal de police compétent. Le recours est introduit par requête déposée au greffe du tribunal de police compétent ou par envoi recommandé ou par courrier électronique, adressés au greffe. Dans ces derniers cas, la date d'envoi de l'envoi recommandé ou du courrier électronique a valeur de date d'introduction de la requête. L'envoi recommandé est réputé avoir été envoyé le troisième jour ouvrable précédant sa réception au greffe.

Le tribunal de police compétent est celui du lieu de domicile du requérant.

Cette requête est motivée et contient élection de domicile en Belgique, si le requérant n'y a pas son domicile. La requête mentionne, à peine d'irrecevabilité, le numéro de la notification visée au § 1^{er}.

La requête est inscrite dans le registre prévu à cet effet.

Le contrevenant est convoqué par le greffier par envoi recommandé, dans les trente jours de l'inscription de la requête au registre, à comparaître à l'audience fixée par le juge. Le greffier adresse au ministère public la copie de la requête et lui indique la date d'audience.

Indien het beroep ontvankelijk wordt verklaard, kan de rechter in uitzonderlijke omstandigheden en mits hij zijn beslissing uitdrukkelijk met redenen omkleedt, de sanctie in de zin van artikel 41/1, § 5, aanpassen.

§ 3. Indien de overtreder bewijst dat hij niet binnen de in het tweede lid bedoelde termijn van de kennisgeving heeft kunnen kennisnemen, kan hij alsnog het daarin bedoelde beroep instellen binnen een termijn van vijftien dagen na de dag waarop hij van de kennisgeving of van de ingang van het verval kennis heeft genomen. De bepalingen bedoeld in paragraaf 2 zijn van toepassing.

§ 4. Aangetekende zendingen of elektronische berichten die via eBox zoals bedoeld in dit artikel worden verzonden, bevatten ten minste:

1° de dagtekening;

2° de identiteit van de overtreder;

3° de lijst van in de centrale gegevensbank geregistreerde overtredingen op naam van de overtreder, de bijbehorende punten, de data van de overtredingen en de data van hun registratie;

4° de gevolgen in termen van het recht tot sturen en de dag waarop het rijbewijs moet worden ingeleverd.

Deze worden geacht te zijn ontvangen de tiende werkdag na de dagtekening bedoeld onder 1°.

§ 5. Het overeenkomstig § 1 meegedeelde verval wordt geregistreerd in de databanken van Justitie.

Art. 41/3. De bepalingen van artikel 38, § 8, 39 en 40, derde en vierde lid, zijn van toepassing op de in deze onderafdeling bedoelde vervallen van het recht tot sturen.”

Art. 12

In artikel 46 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 worden de woorden “De Koning bepaalt” vervangen door de woorden “Onverminderd artikel 41/2 bepaalt de Koning”.

Art. 13

In artikel 65, § 1, tweede lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 29 februari 1984 en gewijzigd bij de wet van 21 juni 2021, worden de woorden “een administratieve toeslag van 8,84 euro, zoals bedoeld

Si le recours est déclaré recevable, le juge peut, pour des circonstances exceptionnelles et à condition de motiver expressément sa décision, adapter la sanction dans la mesure prévue à l'article 41/1, § 5.

§ 3. Lorsque le contrevenant prouve qu'il n'a pas pu prendre connaissance de la notification dans le délai visé au § 2, il peut encore introduire le recours qui y est visé dans un délai de quinze jours suivant le jour où il a eu connaissance de cette notification ou de la prise d'effet de la déchéance. Les dispositions visées au § 2 sont applicables.

§ 4. Les envois recommandés ou les messages électroniques envoyés par eBox visés dans le présent article comportent au moins:

1° la date;

2° l'identité du contrevenant;

3° la liste des infractions enregistrées dans la banque de données centrale au nom du contrevenant, les points correspondants, la date des faits et la date de leur enregistrement;

4° les conséquences en terme de droit de conduire et le jour où le permis de conduire doit être restitué.

Ils sont réputés être reçus au plus tard le dixième jour ouvrable après la date visée au 1°.

§ 5. La déchéance notifiée conformément au § 1^{er} est enregistrée dans les bases de données de la Justice.

Art. 41/3. Les dispositions des articles 38, § 8, et 39 sont applicables aux déchéances visées sous la présente sous-section.”

Art. 12

Dans l'article 46 de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990, les mots “Le Roi” sont remplacés par les mots “Sans préjudice de l'article 41/2, le Roi”.

Art. 13

Dans l'article 65, § 1^{er}, alinéa 2, de la même loi, remplacé par la loi du 29 février 1984 et modifié par la loi du 21 juin 2021, les mots “une redevance administrative de 8,84 euros, telle que visée au titre 4 de la loi-programme

in titel 4 van de programmawet van 21 juni 2021,” vervangen door de woorden “een administratieve toeslag van 16,44 euro”.

Art. 14

In artikel 65/1 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 25 december 2016 en laatstelijk gewijzigd bij de wetten van 21 juni 2021 en 28 november 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de § 1, eerste lid, worden de woorden “een administratieve toeslag van 25,32 euro, zoals bedoeld in titel 4 van de programmawet van 21 juni 2021,” vervangen door de woorden “een administratieve toeslag van 34,76 euro”;

2° het derde lid van dezelfde paragraaf wordt aangevuld met de bepaling onder 9°, luidende:

“9° in voorkomend geval, informatie over het aantal met de overtreding overeenkomende punten, de gevolgen van het bereiken of overschrijden van het krachtens artikel 29/1, § 3, maximum van 12 punten, de wijze waarop deze databank kan worden geraadpleegd en de beroepsmogelijkheden.”;

3° § 2, tweede lid, wordt aangevuld met de bepaling onder 5°, luidende:

“5° in voorkomend geval, de gegevens betreffende het aantal met de overtreding overeenkomende punten, betreffende de gevolgen van het bereiken of overschrijden van het krachtens artikel 29/1, § 3, maximum van 12 punten, betreffende de wijze waarop deze gegevensbank kan worden geraadpleegd en betreffende de beroepsmogelijkheden.”

4° § 8 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Indien het beroep elementen bevat als bedoeld in § 1, derde lid, in de bepaling onder 9°, verwerkt de greffier deze gegevens overeenkomstig artikel 29/3, § 2, tweede lid.”

Art. 15

In artikel 68 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 6 maart 2018, worden de woorden “30, § 1 en § 3, 33, 34, § 2, 35, 37/1, 37bis, § 1, 1° en 4° tot 6° en 48” vervangen door de woorden “29, § 1, eerste lid, § 3, derde lid, 30, §§ 1, 2 en 3, 33, 34, § 2, 35, 37, 37/1, § 4, 37bis, § 1, 48 en 62bis”.

du 21 juin 2021” sont remplacés par les mots “une redevance administrative de 16,44 euros”.

Art. 14

À l'article 65/1 de la même loi, remplacé par la loi du 25 décembre 2016 et modifié en dernier lieu par les lois du 21 juin 2021 et du 28 novembre 2021, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots “une redevance administrative de 25,32 euros, telle que visée au titre 4 de la loi-programme du 21 juin 2021,” sont remplacés par les mots “une redevance administrative de 34,76 euros”;

2° l'alinéa 3 du même paragraphe, est complété par le 9° rédigé comme suit:

“9° le cas échéant, les informations relatives au nombre de points correspondant à l'infraction, aux conséquences en cas d'atteinte ou de dépassement du maximum de 12 points en application de l'article 29/1, § 3, aux modalités de consultation de cette banque de données et aux modalités de recours.”;

3° le § 2, alinéa 2, est complété par le 5° rédigé comme suit:

“5° le cas échéant, l'information communiquée sous le § 1^{er}, alinéa 3, 9°, relative au nombre de points correspondant à l'infraction, aux conséquences en cas d'atteinte ou de dépassement du maximum de 12 points en application de l'article 29/1, § 3, aux modalités de consultation de cette banque de données et aux modalités de recours.”;

4° le § 8 est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Lorsque le recours contient des éléments visés au § 1^{er}, al. 3, 9°, le greffier enregistre cette information conformément à l'article 29/3, § 2, al. 2.”

Art. 15

Dans l'article 68 de la même loi, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié en dernier lieu par la loi du 6 mars 2018, les mots “30, § 1^{er} et § 3, 33, 34, § 2, 35, 37/1, 37bis, § 1^{er}, 1° et 4° à 6°, et 48” sont remplacés par les mots “29, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, § 3, alinéa 3, 30, §§ 1^{er}, 2 et 3, 33, 34, § 2, 35, 37, 37/1, § 4, 37bis, § 1^{er}, 48 et 62bis”.

Art. 16

In de titel VII van dezelfde wet wordt een artikel 71 ingevoegd, luidende:

“Art. 71. De volgende bepalingen blijven, zoals zij luiden op het tijdstip vóór hun opheffing of wijziging, van toepassing op strafbare feiten die na de inwerkingtreding van deze wet zijn gepleegd, wanneer de veroordeling voor de eerdere feiten vóór die datum plaatsvond:

- a) artikel 38, § 1, eerste lid, 4°;
- b) artikel 38, § 1, eerste lid, 5°, wat de verwijzing naar artikel 33, § 3, 1°, betreft;
- c) artikel 38, § 1, tweede lid, laatste zinsnede;
- d) artikel 38, § 2, derde tot zesde lid;
- e) artikel 38, § 6.”.

Art. 17

In artikel 162*ter*, eerste lid, van de Wetboek van strafvordering, ingevoegd bij de wet van 21 juni 2021 en gewijzigd bij de wet van 6 december 2022, worden de woorden “25,32 euro” vervangen door “34,76 euro”.

Art. 18

In artikel 216*ter*, zevende lid, van dezelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 21 juni 2021, worden de woorden “8,84 euro” vervangen door “16,44 euro”.

Art. 19

In artikel 23/1 van de wet van 5 augustus 2006 inzake de toepassing van het beginsel van de wederzijdse erkenning van rechterlijke beslissingen in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie, ingevoegd bij de wet van 21 juni 2021, worden de woorden “25,32 euro” vervangen door “34,76 euro”.

Art. 20

Het bedrag van de in de volgende bepalingen bedoelde administratieve toeslagen wordt aangepast met een bedrag dat gelijk is aan het bedrag dat voortvloeit uit de aanpassing van de officiële posttarieven die door het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie

Art. 16

Dans le titre VII de la même loi, il est inséré un article 71 rédigé comme suit:

“Art. 71. Les dispositions suivantes restent, dans leur rédaction prévalant à leur abrogation ou modification, applicables aux infractions commises après l’entrée en vigueur de la présente loi lorsque les faits précédents ont fait l’objet d’une condamnation avant cette date:

- a) l’article 38, § 1^{er}, al. 1^{er}, 4°;
- b) l’article 38, § 1^{er}, al. 1^{er}, 5°, en ce qui concerne la référence à l’article 33, § 3, 1°;
- c) l’article 38, § 1^{er}, al. 2, dernière partie de phrase;
- d) l’article 38, § 2, al. 3 à 6;
- e) l’article 38, § 6.”.

Art. 17

Dans l’article 162*ter*, al. 1^{er}, du Code d’instruction criminelle, inséré par la loi du 21 juin 2021 et modifié par la loi du 6 décembre 2022, les mots “25,32 euros” sont remplacés par “34,76 euros”.

Art. 18

Dans l’article 216*ter*, al. 7, du même Code, inséré par la loi du 21 juin 2021, les mots “8,84 euros” sont remplacés par “16,44 euros”.

Art. 19

Dans l’article 23/1 de la loi du 5 août 2006 relative à l’application du principe de reconnaissance mutuelle des décisions judiciaires en matière pénale entre les États membres de l’Union européenne, inséré par la loi du 21 juin 2021, les mots “25,32 euros” sont remplacés par “34,76 euros”.

Art. 20

Le montant des redevances administratives visées dans les dispositions suivantes est adapté d’un montant équivalent à celui résultant de l’adaptation des tarifs postaux officiels approuvé par l’Institut belge des services postaux et des télécommunications en application de

zijn goedgekeurd overeenkomstig de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten, op de eerste dag van de maand na die aanpassing:

- a) artikel 41/2, § 1, vierde lid;
- b) artikel 65, § 1, tweede lid;
- c) artikel 65/1, § 1, eerste lid;
- d) artikel 162ter, eerste lid, van de Wetboek van strafvordering;
- e) artikel 216ter, zevende lid, van de Wetboek van strafvordering.

Deze aanpassing staat los van het indexeringsmechanisme waarin deze zelfde bepalingen voorzien en dat alleen betrekking heeft op het gedeelte van de toeslag dat geen verband houdt met de posttarieven.

Art. 21

In artikel 22, § 6, van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, luidende:

“Wanneer de overtreding evenwel bestaat uit het onrechtmatig gebruik van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, verloopt de procedure overeenkomstig § 1.”

Art. 22

In artikel 29, § 1, van dezelfde wet, worden de woorden “De sanctionerend ambtenaar deelt binnen de vijftien dagen” vervangen door de woorden “Behoudens voor overtredingen die uit het onrechtmatig gebruik van parkeerplaatsen voor personen met een handicap bestaan deelt de sanctionerend ambtenaar binnen de vijftien dagen”.

la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux, le 1^{er} jour du mois suivant cette adaptation:

- a) l'article 41/2, § 1^{er}, alinéa 4;
- b) l'article 65, § 1^{er}, alinéa 2;
- c) l'article 65/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er};
- d) l'article 162ter, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle;
- e) l'article 216ter, alinéa 7, du Code d'instruction criminelle.

Cette adaptation est indépendante du mécanisme d'indexation prévu dans ces mêmes dispositions, ce dernier ne concernant que la partie de la redevance non relative aux tarifs postaux.

Art. 21

Dans l'article 22, § 6, de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2:

“Toutefois, lorsque l'infraction consiste en l'utilisation sans droit de facilités de stationnement pour les personnes handicapées, il est procédé conformément au § 1^{er}.”

Art. 22

Dans l'article 29, § 1^{er}, de la même loi, les mots “Le fonctionnaire sanctionnateur fait part au contrevenant” sont remplacés par les mots “Sauf pour les infractions qui consistent en l'utilisation sans droit de facilités de stationnement pour les personnes handicapées, le fonctionnaire sanctionnateur fait part au contrevenant”.

Art. 23

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2025, met uitzondering van artikelen 29/1, § 5, 29/3, § 8, 41/1, § 7 en 41/2, § 1, derde lid, die in werking treden op een door de Koning bepaalde datum.

10 juli 2024

Staf Aerts (Ecolo-Groen)
Sarah Schlitz (Ecolo-Groen)
Meyrem Almaci (Ecolo-Groen)
Petra De Sutter (Ecolo-Groen)
Rajae Maouane (Ecolo-Groen)
Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen)
Matti Vandemaele (Ecolo-Groen)
Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen)
Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen)

Art. 23

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025, à l'exception des articles 29/1, § 5, 29/3, § 8, 41/1, § 7 et 41/2, § 1^{er}, al. 3, qui entrent en vigueur à une date déterminée par le Roi.

10 juillet 2024