

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2024

2 augustus 2024

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 16 maart 1968
betreffende de politie over het wegverkeer
met betrekking tot recidive**

(ingediend door de dames Tine Gielis en
Nawal Farih)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2024

2 août 2024

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 16 mars 1968
relative à la police de la circulation routière
en ce qui concerne la récidive**

(déposée par Mmes Tine Gielis et
Nawal Farih)

SAMENVATTING

Verkeersveiligheid is een prioritaire beleidsdoelstelling. Een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid is het structureel aanpakken van hardnekkige recidive bij het plegen van verkeersmisdrijven, een doelstelling die ook werd opgenomen in het regeerakkoord.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe om de bestaande recidive-sanctieregels in de wegverkeerswet uit te breiden voor bepaalde overtredingen:

1° rijden zonder alcoholslot dat aan een bestuurder werd opgelegd;

2° rijden spijs verval van het recht tot sturen;

3° toevertrouwen van een motorvoertuig aan een persoon zonder geldig rijbewijs.

RÉSUMÉ

La sécurité routière est un objectif politique prioritaire. La lutte structurelle contre la récidive persistante en matière d'infractions au code de la route constitue un pan important de la politique de sécurité routière. Cet objectif est également inscrit dans l'accord de gouvernement.

Cette proposition de loi vise à étendre les règles concernant la récidive inscrites dans la loi sur la sécurité routière à certaines infractions:

1° conduite sans l'éthylotest antidémarrage imposé au conducteur;

2° conduite en dépit d'une déchéance du droit de conduire;

3° et mise d'un véhicule à moteur à la disposition d'une personne non munie d'un permis de conduire valable.

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt, met een aantal aanpassingen, de tekst over van voorstel DOC 55 3547/001.

Bijna dagelijks vernemen wij dat er doden of gewonden zijn gevallen in het wegverkeer, dat een bestuurder na een ongeval vluchtmisdrijf pleegde of dat hij onder invloed van alcohol of drugs reed of niet in het bezit was van een geldig rijbewijs. Om die redenen blijft verkeersveiligheid een prioritaire beleidsdoelstelling. Daarom werden ook in het federaal regeerakkoord maatregelen opgenomen om verkeersonveilig gedrag te voorkomen, te detecteren en effectiever te bestraffen. Een belangrijk element daarin is de ambitie om recidive beter aan te pakken.

Vias institute presenteerde in 2019 een rapport over recidive op basis van gegevens van het Centraal Strafrechtregister. Daaruit blijkt dat bijna de helft van de veroordeelde verkeersovertreders in ons land later opnieuw wordt veroordeeld. Een derde van hen recidiveert zelfs al binnen het jaar. Nog opvallend: bestuurders die veroordeeld werden tot een verval van het recht tot sturen, recidiveren het vaakst. 86 % van degenen die veroordeeld zijn tot een verval van het recht tot sturen werden daarna nog eens veroordeeld.

Recidive in het verkeer is een problematiek die al vele decennia bestaat in onze maatschappij. Een kleine groep weggiraten zorgt voor een grote mate van verkeersonveiligheid en is verantwoordelijk voor een significant deel van de verkeersslachtoffers. Bij gebrek aan wettelijk kader voor het rijbewijs met punten als preventief instrument tegen recidive stellen wij voor om de bestaande recidive-sanctieregels in de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (hierna "wegverkeerswet") uit te breiden tot een aantal bijkomende overtredingen.

Specifiek gaat het over het alcoholslot, het rijden spijs een geldend verval van het recht tot sturen en het toevertrouwen van het motorvoertuig aan een andere persoon.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 55 3547/001.

On annonce presque quotidiennement que des personnes ont été tuées ou blessées sur nos routes, qu'un conducteur responsable d'un accident a commis un délit de fuite, que ce conducteur conduisait en état d'ivresse ou sous l'influence de stupéfiants, ou qu'il n'était pas en possession d'un permis de conduire valide. La sécurité routière demeure par conséquent un objectif politique prioritaire et c'est aussi pourquoi des mesures ont été prévues dans l'accord de gouvernement fédéral afin de prévenir, de détecter et de punir plus efficacement les comportements qui compromettent la sécurité routière. Le souhait de mieux lutter contre la récidive constitue un élément important à cet égard.

En 2019, l'Institut Vias a présenté un rapport sur la récidive, établi à partir de données du Casier judiciaire central, dont il ressort que près de la moitié des contrevenants condamnés en matière de roulage dans notre pays sont à nouveau condamnés ultérieurement, un tiers d'entre eux récidivant même au cours de l'année suivante. Il est également frappant de constater que ce sont les conducteurs condamnés à une déchéance du droit de conduire qui récidivent le plus fréquemment: 86 % d'entre eux ont fait l'objet d'une nouvelle condamnation.

La récidive au volant est un problème qui existe depuis plusieurs dizaines d'années dans notre société, où un petit groupe de chauffards est à l'origine d'une insécurité routière importante et la cause d'un nombre significatif de victimes de la route. Faute de cadre légal pour le permis de conduire à points, qui pourrait être un instrument de prévention de la récidive, nous proposons d'élargir à plusieurs infractions additionnelles les règles sanctionnant la récidive actuellement prévues par la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (ci-après: "loi sur la circulation routière").

Nous proposons, plus précisément, de les étendre à l'éthylotest antidémarrage, à la conduite en dépit d'une déchéance du droit de conduire en cours et à la mise à disposition d'un véhicule à moteur à un tiers.

1. Rijden zonder alcoholslot dat aan een bestuurder werd opgelegd

Het alcoholslot werd in België voor bestuurders die rijden onder invloed van alcohol ingevoerd bij de wet van 12 juli 2009 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat het invoeren van het alcoholslot betreft. De concrete toepassingsvoorwaarden werden vervolgens nog gewijzigd. In bepaalde gevallen kan een rechter een alcoholslot opleggen als veroordeling; in andere gevallen is een rechter verplicht om een alcoholslot op te leggen. Dat laatste geldt voor bestuurders met een alcoholintoxicatie van minstens 1,8 promille (tenzij de rechter verkiest om geen alcoholslot op te leggen en dat ook uitdrukkelijk motiveert).

Het door de rechter opgelegde alcoholslot is een effectieve maatregel tegen dronken bestuurders op de weg, blijkt uit een studie van Vias Institute¹: het opleggen van het alcoholslot doet de kans op recidive verminderen met ten minste 75 %. Doordat een alcoholslot, als strafmaatregel, overtreders verhindert onder invloed te rijden, heeft het een zeer direct en gunstig preventief effect op de verkeersveiligheid. Daarnaast blijkt dat het opleggen van een alcoholslot een groter effect heeft in vergelijking met een gewoon verval van het recht tot sturen: het recidivepercentage bij bestuurders met een alcoholslot ligt 65 tot 90 % lager dan bij bestuurders van wie het rijbewijs werd ingetrokken door middel van een verval van het recht tot sturen². Daarbij speelt het bijhorende omkaderingsprogramma met psychologische begeleiding een belangrijke rol. Het alcoholslot is daarom een belangrijk instrument in de verbetering van de verkeersveiligheid. Zo waren er op 1 december 2022 1.290 voertuigen in België uitgerust met een alcoholslot na een veroordeling; naar verwachting zal dat aantal in de komende jaren verder toenemen.

Door de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid werd artikel 37/1 van de wegverkeerswet aangepast, met inbegrip van de bestraffing ervan. Met het oog op een verdere harmonisering van de strafmaat werden het rijden spijs verval en het rijden zonder alcoholslot terwijl dit een opgelegde voorwaarde is gelijkgesteld op het vlak van bestraffing en beschouwd als twee vergelijkbare overtredingen. Voorheen gold een in verhouding veel forsere bestraffing,

¹ De Vos, N., & Tant, M. (2022). Expostevaluatie van de wetgeving rond het alcoholslot, Brussel: Vias institute.

² M. SCHEERS, "Bijzondere herhaling van de overtreding op het rijden onder invloed van alcohol: behoefte aan een aangepast strafbeleid?", T. Pol. 2010, afl. 1, 5-7.

1. Conduite sans l'éthylotest antidémarrage imposé au conducteur

En Belgique, c'est la loi du 12 juillet 2009 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en ce qui concerne le recours à l'éthylotest antidémarrage, qui a instauré la possibilité d'imposer un éthylotest antidémarrage. Ses modalités d'application concrètes ont été modifiées ultérieurement. Le juge a parfois la possibilité d'imposer la pose d'un éthylotest antidémarrage à titre de sanction mais il est parfois obligé de le faire, par exemple pour sanctionner les conducteurs dont l'intoxication alcoolique est d'au moins 1,8 pour mille (à moins qu'il choisisse de ne pas l'imposer, auquel cas il doit motiver explicitement sa décision).

Il ressort d'une étude de l'Institut Vias¹ que la pose d'un éthylotest antidémarrage exigée par le juge est une mesure efficace pour sanctionner les conducteurs alcoolisés: l'imposition d'un éthylotest antidémarrage réduit en effet le risque de récurrence d'au moins 75 %. Dès lors que la sanction de l'éthylotest antidémarrage empêche les contrevenants de conduire après avoir consommé de l'alcool, son effet préventif sur la sécurité routière est instantané et très positif. Il apparaît en outre que l'imposition d'un éthylotest antidémarrage est plus efficace que la simple déchéance du droit de conduire. En effet, le taux de récurrence des conducteurs à qui un éthylotest antidémarrage a été imposé est de 65 à 90 % plus faible que celui des conducteurs privés de permis de conduire par suite d'une déchéance du droit de conduire.² Le programme d'encadrement y afférent, qui prévoit un accompagnement psychologique, joue également un rôle important à cet égard. C'est pourquoi l'éthylotest antidémarrage constitue un instrument important pour l'amélioration de la sécurité routière. Au 1^{er} décembre 2022, on dénombrait en Belgique 1.290 véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage à la suite d'une condamnation. On s'attend à ce que ce nombre augmente encore dans les années à venir.

La loi du 6 mars 2018 relative à l'amélioration de la sécurité routière a modifié l'article 37/1 de la loi sur la circulation routière, y compris les sanctions applicables en cas de non-respect de cette disposition. Par souci d'harmonisation des peines, elle a aligné les sanctions applicables en cas de conduite en dépit d'une déchéance et en cas de conduite sans éthylotest antidémarrage bien que ce dispositif ait été imposé, et ces infractions sont considérées comme deux infractions comparables.

¹ De Vos, N., & Tant, M. (2022). Évaluation ex post de la législation éthylotest antidémarrage, Bruxelles: Institut Vias.

² M. SCHEERS, "Bijzondere herhaling van de overtreding op het rijden onder invloed van alcohol: behoefte aan een aangepast strafbeleid?", T. Pol. 2010, éd. 1, 5-7.

met gevangenisstraffen tot vijf jaar. Na de aanpassing werd de strafmaat in lijn gebracht met de bestraffing voor rijden spijs verval, door een gevangenisstraf tot twee jaar in te voeren.

Hoewel de wetgever door deze aanpassing de strafmaat voor beide overtredingen meer op één lijn wou brengen, werd de gelijkschakeling niet doorgevoerd voor recidive van deze overtredingen. Voor het rijden spijs verval geldt: “De gevangenisstraffen en geldboeten worden verdubbeld bij herhaling binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.” Een dergelijke verzwarende bij herhaling werd niet opgenomen in artikel 37/1 van de wegverkeerswet.

Wij zijn van oordeel dat een gelijkaardige recidiveregeling moet worden ingeschreven onder artikel 37/1. In artikel 3 van dit wetsvoorstel wordt daartoe artikel 37/1 van de wegverkeerswet gewijzigd.

2. Rijden spijs verval van het recht tot sturen

Een andere strafmaatregel is het rijverbod, waarbij het een bestuurder verboden wordt om een motorvoertuig te besturen gedurende een bepaalde periode. Een rijverbod als strafmaat is vandaag de dag onmisbaar geworden en speelt een steeds belangrijkere rol bij het handhaven van het verkeersveiligheidsbeleid. Het is een krachtig instrument dat bedoeld is om bestuurders die herhaaldelijk de verkeersregels aan hun laars lappen, en dus een gevaar vormen voor zichzelf en anderen, aan te pakken.

De mogelijkheden zijn met de jaren uitgebreid en het betreft een niet meer weg te denken straf, die steeds belangrijker wordt als middel om de verkeersveiligheid te verhogen. Niettegenstaande het feit dat de pakkans dankzij technologische hulpmiddelen verhoogd is, zijn er toch bepaalde hardleerse chauffeurs die een rijverbod blijven negeren.

Wij stellen vast dat de huidige straffen voor dergelijke bestuurders nog niet voldoende afschrikken. Wij willen daarom in een strengere recidiveregeling voorzien, gelijkaardig aan de bestraffing van alcohol- en drugsinbreuken (artikel 36 van de wegverkeerswet). Het betreft tenslotte recidivisten die al voor meerdere verkeersfeiten

Auparavant, les peines prévues étaient proportionnellement nettement plus lourdes pour cette infraction et pouvaient aller jusqu'à une peine d'emprisonnement de cinq ans. Par suite de sa modification, cette sanction a été alignée sur la sanction applicable en cas de conduite en dépit d'une déchéance en prévoyant une peine d'emprisonnement de deux ans.

Grâce à cette modification, le législateur entendait harmoniser les peines applicables à ces deux infractions mais les peines prévues en cas de récidive n'ont toutefois pas été alignées. En ce qui concerne la conduite en dépit d'une déchéance, la loi prévoit ce qui suit: “Les peines d'emprisonnement et amendes sont doublées s'il y a récidive dans les trois ans à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée.” Un alourdissement similaire des peines n'a toutefois pas été inscrit à l'article 37/1 de la loi sur la circulation routière.

Nous estimons qu'il convient d'inscrire, à l'article 37/1, une disposition similaire qui s'appliquera en cas de récidive. L'article 3 de la présente proposition de loi modifie, à cette fin, l'article 37/1 de la loi sur la circulation routière.

2. Conduite en dépit d'une déchéance du droit de conduire

L'interdiction de conduire est une autre sanction, qui consiste à interdire à un conducteur de conduire un véhicule à moteur pendant un certain temps. Cette sanction est aujourd'hui devenue indispensable et elle est de plus en plus importante dans la politique de sécurité routière. Il s'agit d'un instrument puissant qui doit permettre de sanctionner les récidivistes qui se moquent du code de la route et qui représentent dès lors un danger pour eux-mêmes et pour autrui.

Les possibilités ont été étendues au fil des années et cette sanction, devenue indispensable, constitue un outil de plus en plus important pour améliorer la sécurité routière. La probabilité d'être sanctionné a augmenté grâce aux outils technologiques, mais certains conducteurs têtus continuent néanmoins à se moquer de l'interdiction de conduire dont ils font l'objet.

Dès lors que nous constatons que les peines actuelles ne dissuadent pas suffisamment ces conducteurs, nous entendons prévoir des sanctions plus lourdes qui s'appliqueront en cas de récidive, par analogie avec les sanctions prévues en cas de consommation d'alcool et de drogues (article 36 de la loi sur la circulation routière).

veroordeeld zijn geweest. In artikel 5 van dit wetsvoorstel wordt daartoe artikel 48 van de wegverkeerswet gewijzigd.

3. Toevertrouwen van een motorvoertuig aan een persoon zonder geldig rijbewijs

Een derde aanpassing die wij voorstellen, betreft het toevertrouwen van een motorvoertuig aan een andere persoon. Dit betreft de artikelen 32 en 49 van de wegverkeerswet.

Voor het rijden zonder geldig rijbewijs staan vandaag al zware straffen ingeschreven in de wegverkeerswet. Zo riskeert iemand zonder geldig rijbewijs die toch achter het stuur plaatsneemt een gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaar en/of een geldboete van 200 tot 2.000 euro. Daarnaast kan nog een rijverbod worden opgelegd voor een periode van acht dagen tot maximum vijf jaar.

Maar ook wie zijn of haar motorvoertuig toevertrouwt aan een derde, moet zich ervan vergewissen of de betrokkene wel beschikt over een geldig rijbewijs voor dat voertuig. Wie dat niet doet, kan bestraft worden met een geldboete van 100 euro tot 1.000 euro (artikel 32 van de wegverkeerswet).

In voorliggend wetsvoorstel willen wij de artikelen 32 en 49 van de wegverkeerswet aanpassen. In deze bepalingen worden personen gestraft die een motorvoertuig toevertrouwen aan een persoon die niet beschikt over een geldig rijbewijs of een als zodanig geldend bewijs vereist voor het besturen van dit voertuig. Deze bepaling is evenwel niet van toepassing voor een personeelslid van een erkende rijsschool dat een regelmatig ingeschreven leerling begeleidt bij zijn voorbereiding voor het praktische examen.

De huidige bestraffing van een dergelijke daad voorziet enkel in een geldboete en kent geen recidiveregeling. In lijn met de andere wijzigingsvoorstellen, stellen wij voor om in geval van herhaling een verdubbeling in te voeren – vergelijkbaar met de regeling zoals bepaald in artikel 49/1. De artikelen 2 en 6 van dit wetsvoorstel brengen daartoe wijzigingen aan.

Zoals eerder gesteld, voorziet de wegverkeerswet enkel in een geldboete voor bovenstaande overtredingen. Een verval van het recht tot sturen kan pas worden uitgesproken na drie eerdere veroordelingen (cf. art. 38, § 1, 4°, van de wegverkeerswet). Daarom wensen wij artikel 38 aan te passen om de rechter de mogelijkheid te

Les contrevenants visés sont en effet des récidivistes déjà condamnés pour plusieurs infractions au code de la route. L'article 5 de la présente proposition de loi modifie, à cette fin, l'article 48 de la loi sur la circulation routière.

3. Mise d'un véhicule à moteur à la disposition d'une personne non munie d'un permis de conduire valable

La troisième modification que nous proposons concerne le fait de mettre un véhicule à moteur à la disposition d'un tiers. Elle concerne les articles 32 et 49 de la loi sur la circulation routière.

La loi sur la circulation routière sanctionne déjà lourdement la conduite sans permis de conduire valable. En effet, toute personne qui prend le volant sans disposer d'un permis de conduire valable risque une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et/ou une amende de 200 à 2.000 euros. Ce contrevenant peut en outre être frappé d'une interdiction temporaire de conduire de huit jours à cinq ans.

Quiconque confie son véhicule à moteur à un tiers doit cependant aussi s'assurer que cette personne dispose d'un permis de conduire valable pour ce véhicule. À défaut, une amende de 100 à 1.000 euros peut lui être infligée (article 32 de la loi sur la circulation routière).

La présente proposition de loi vise à modifier les articles 32 et 49 de la loi sur la circulation routière. Ces dispositions sanctionnent toute personne qui confie un véhicule à moteur à un conducteur qui ne dispose pas d'un permis de conduire valable ou d'un titre qui en tient lieu exigé pour la conduite de ce véhicule. Cette règle ne s'applique cependant pas au membre du personnel d'une école de conduite agréée qui accompagne un élève régulièrement inscrit qui prépare son examen pratique.

À l'heure actuelle, cette infraction n'est sanctionnée que par une amende et aucune disposition particulière ne s'applique en cas de récidive. Dans le prolongement de nos autres propositions de modification, nous proposons de doubler les peines applicables en cas de récidive par analogie avec le régime prévu à l'article 49/1. Les articles 2 et 6 de la présente proposition de loi prévoient les modifications nécessaires à cette fin.

Comme indiqué plus haut, la loi sur la circulation routière ne sanctionne les infractions précitées que par une amende. Le juge ne peut prononcer la déchéance du droit de conduire qu'après trois condamnations antérieures (cf. art. 38, § 1^{er}, 4°, de la loi sur la circulation routière). Nous souhaitons dès lors modifier l'article 38

geven een verval van het recht tot sturen voor ten minste acht dagen uit te spreken na een eerste veroordeling. In artikel 4 van dit wetsvoorstel wordt daartoe artikel 38 van de wegverkeerswet gewijzigd.

Tine Gielis (cd&v)
Nawal Farih (cd&v)

afin que le juge puisse prononcer la déchéance du droit de conduire pour une durée minimale de huit jours après la première condamnation. L'article 4 de la présente proposition de loi modifie l'article 38 de loi sur la circulation routière à cette fin.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 32 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 7 februari 2003, wordt aangevuld met de volgende zin:

“De straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.”

Art. 3

Artikel 37/1, § 4, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 12 juni 2009 en vervangen bij de wet van 6 maart 2018, wordt aangevuld met de volgende zin:

“De gevangenisstraffen en geldboeten worden verdubbeld bij herhaling binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.”

Art. 4

Artikel 38, § 1, eerste lid, 1°, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“1° indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 32, 34, 37, 37bis, § 1, 49, 49/1 of 62bis;”.

Art. 5

Artikel 48 van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 6 maart 2018, wordt aangevuld met de volgende zin:

“In geval van nieuwe herhaling binnen drie jaar na de tweede veroordeling kunnen de in het eerste lid bedoelde gevangenisstraffen en geldboeten worden verviervoudigd.”

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

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

Art. 2

L'article 32 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié en dernier lieu par la loi du 7 février 2003, est complété par la phrase suivante:

“Les peines sont doublées s'il y a récidive dans les trois ans à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et coulé en force de chose jugée.”

Art. 3

L'article 37/1, § 4, de la même loi, inséré par la loi du 12 juin 2009 et remplacé par la loi du 6 mars 2018, est complété par la phrase suivante:

“Les peines d'emprisonnement et amendes sont doublées s'il y a récidive dans les trois ans à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée.”

Art. 4

L'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“1° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 32, 34, 37, 37bis, § 1^{er}, 49, 49/1 ou 62bis;”.

Art. 5

L'article 48 de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 6 mars 2018, est complété par la phrase suivante:

“En cas de nouvelle récidive dans les trois années depuis la deuxième condamnation, les peines d'emprisonnement et amendes prévues à l'alinéa 1^{er} peuvent être quadruplées.”

Art. 6

Artikel 49 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 9 juli 1976 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 7 februari 2003, wordt aangevuld met de volgende zin:

“De straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen drie jaar te rekenen van de dag van de uitspraak van een vorig veroordelend vonnis dat in kracht van gewijsde is gegaan.”

10 juli 2024

Tine Gielis (cd&v)
Nawal Farih (cd&v)

Art. 6

L'article 49 de la même loi, remplacé par la loi du 9 juillet 1976 et modifié en dernier lieu par la loi du 7 février 2003, est complété par la phrase suivante:

“Les peines sont doublées s'il y a récidive dans les trois ans à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et coulé en force de chose jugée.”

10 juillet 2024