

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIË

AVIS 33.420/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

ADVIES 33.420/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 17 mai 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi "portant diverses dispositions en matière de sécurité routière", a donné le 23 mai 2002 l'avis suivant :

De RAADVAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 17 mei 2002 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid", heeft op 23 mei 2002 het volgende advies gegeven :

Suivant l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

"L'urgence se justifie au regard de la volonté du Gouvernement de réduire de manière drastique le nombre de morts et de blessés sur nos routes. En effet, la Belgique se situe, comparativement aux autres pays européens, comme l'un des états dont les indicateurs de sécurité routière sont particulièrement négatifs, et ce notamment en termes de mortalité (pour 100.000 habitants la Belgique compte 137 tués suite à un accident de la route, contre 111 en moyenne pour l'Union Européenne); il s'impose de réagir rapidement afin de rencontrer les objectifs que le Gouvernement s'est fixé dans le cadre des Etats-généraux pour la sécurité routière et de pouvoir s'aligner au maximum sur les Etats «modèles» en la matière. Ce projet de loi devrait donc pouvoir être discuté le plus rapidement au Parlement, de manière également à prendre les mesures réglementaires qui en découlent.

Par ailleurs, un débat est imminent à la Chambre sur un ensemble de propositions de lois relatives à cette matière. Ces propositions de lois sont néanmoins parcellaires. Le projet de loi présente par contre l'avantage d'intégrer différentes thématiques de façon coordonnée. Il importe dès lors que le débat puisse avoir lieu conjointement.

Enfin, les textes réglementaires qui en découlent devraient également pouvoir être élaborés dans de brefs délais."

*

* *

Le Conseil d'Etat, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

.../...

Dans le bref délai qui lui est imparti, la section de législation du Conseil d'Etat ne peut que formuler un nombre limité d'observations, sans prétendre être exhaustif. Dès lors, aucune conséquence ne pourra être déduite de son silence sur l'un ou l'autre point.

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Dispositif

Article 1^{er}

Il n'y a pas lieu de viser l'article 80 de la Constitution.

Article 2

(article 2 en projet)

1. Cette disposition prévoit que les règlements complémentaires communaux relatifs aux voies publiques sont soumis à l'"avis du ministre compétent pour les matières visées à l'article 6, § 1, X, 1^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980", c'est-à-dire au ministre régional compétent pour les routes et leurs dépendances.

L'autorité fédérale n'est cependant pas compétente, par une loi ordinaire, pour conférer une compétence d'avis aux Gouvernements régionaux, ou à un de leurs membres.

2. Dans la législation actuelle, les règlements complémentaires communaux sont soumis à l'approbation du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, après avis des commissions consultatives intéressées.

.../...

Le fait que l'avant-projet de loi supprime cette tutelle spécifique d'un ministre fédéral entraîne comme conséquence que les règlements complémentaires communaux seront désormais soumis à la tutelle ordinaire des Régions.

En effet, comme l'a rappelé la section de législation du Conseil d'Etat, lorsque le législateur compétent n'a pas organisé une tutelle spécifique, les Régions sont compétentes, en matière de tutelle ordinaire sur l'ensemble des actes relevant des attributions communales, même si la commune agit dans le cadre de l'intérêt général, et non dans celui de l'intérêt exclusivement communal ⁽¹⁾.

3. A l'alinéa 1^{er}, en projet, il y a lieu d'écrire "Sous réserve de l'article 3 des présentes lois coordonnées" et non "Sous réserve de l'article 3 du présent arrêté".

La même observation vaut pour la suite de l'avant-projet.

Article 4
(article 3 en projet)

L'article 3, § 1^{er}, de la loi relative à la police de la circulation routière concerne notamment les compétences du Ministre des Travaux publics et du Ministre de l'Agriculture d'arrêter des règlements complémentaires relatifs, respectivement, aux voies publiques faisant partie de la grande voirie des Régions et aux routes et chemins forestiers des Régions ouverts à la circulation publique, situés dans les forêts des Régions, les réserves naturelles ou forestières.

⁽¹⁾ Avis 30.508/VR, donné le 16 novembre 2000, par la section de législation du Conseil d'Etat sur une proposition d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale (déposée par MM. D. Grimberghs et J. Riguelle).

Les travaux publics, les routes et leurs dépendances ⁽²⁾, l'agriculture ⁽³⁾, les forêts ⁽⁴⁾ étant des matières régionales, les ministres visés sont, désormais, des ministres régionaux. Il n'entre pas dans les compétences de l'autorité fédérale de régler la manière dont ces ministres exercent leur compétence, comme le fait l'article 4, 1°, de l'avant-projet.

De même, en ce qui concerne l'article 3, § 2, en projet, il n'entre pas dans les compétences de l'autorité fédérale de prévoir un mécanisme de tutelle régionale d'approbation sur des règlements complémentaires communaux.

La même observation vaut également pour l'article 3 (article 2bis en projet), dès lors que le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions qui y est visé est, semble-t-il, désormais le ministre régional compétent en matière de transport en commun.

Article 5

(article 23, § 3, en projet)

Il appartient à la loi de préciser la différence entre une école de conduite de véhicules à moteur et un centre de perfectionnement de conduite de véhicules à moteur.

Article 6

(article 29 en projet)

1. L'article 29 en projet consacre l'existence de trois degrés d'infractions graves aux règlements pris en exécution des lois coordonnées. C'est au Roi, par arrêté délibéré en conseil des ministres, qu'il appartient de déterminer quelles sont les infractions qui entrent dans l'une de ces trois catégories.

⁽²⁾ Article 6, § 1^{er}, X, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée.

⁽³⁾ Article 6, § 1^{er}, V, de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée.

⁽⁴⁾ Article 6, § 1^{er}, III, 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée.

Selon la Cour d'arbitrage :

"En attribuant au pouvoir législatif la compétence de déterminer, notamment, les cas de poursuites, l'article 12, alinéa 2, de la Constitution garantit à tout citoyen qu'aucun comportement ne sera pénalement punissable qu'en vertu d'une décision prise par une assemblée délibérante démocratiquement élue. L'article 12, alinéa 2, de la Constitution ne va toutefois pas jusqu'à obliger le législateur à régler lui-même chaque aspect de la poursuite. Une délégation conférée au Roi n'est pas contraire au principe d'égalité pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur." ⁽⁵⁾.

En l'espèce, l'habilitation conférée au Roi paraît trop large. En effet, même si le texte comporte l'énonciation des peines relevant de chacune des trois catégories visées, il appartient au législateur de fixer les éléments essentiels permettant de répartir les infractions graves entre chacune des trois catégories.

2. Au paragraphe 2, selon l'exposé des motifs, les mots "Hormis les infractions visées aux articles 26, 27 et 27ter, de l'Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général de la police de la circulation routière" impliquent une dépénalisation du non-respect de ces dispositions.

Cette conséquence n'apparaît cependant pas clairement du texte.

En outre, il ne peut être admis que les dispositions pénales d'une loi renvoient à des articles d'un arrêté royal que le pouvoir exécutif pourra modifier unilatéralement.

La même observation vaut pour l'article 38.

⁽⁵⁾ Voir l'arrêt de la Cour d'arbitrage n° 114/98 du 18 novembre 1998.

3. Le paragraphe 3 mentionne la récidive "sur une infraction visée au premier alinéa".

Or, le paragraphe 3 ne comprend qu'un seul alinéa. Cette imprécision ne peut être admise.

Article 9
(article 29quater en projet)

Selon l'exposé des motifs, "Cette qualification remplace celle de coups et blessures involontaires ou d'homicide involontaire prévus aux articles 418, 419 et 420 du Code pénal et ce dans le cadre des circonstances spécifiques qu'elle prévoit".

Il serait préférable de modifier les articles 419 et 420 du Code pénal, par exemple, en prévoyant une circonstance aggravante en cas d'accident de la circulation.

Article 21
(article 38 en projet)

1. Au paragraphe 1^{er}, il n'y a pas lieu de mentionner deux fois l'article 30, § 1^{er} (une fois au 1^o et une fois au 5^o du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}), de maintenir l'alinéa 1^{er}, 2^o, alors que le 1^o mentionne l'article 29quater et de conserver l'alinéa 1^{er}, 3^o, alors que l'article 29, § 1^{er}, alinéas 2 et 3, est déjà mentionné au 1^o.

2. Le paragraphe 2, alinéa 2, en projet, mentionne l'article 29quinquies, 1^o. Or, il n'existe pas d'article 29quinquies, 1^o.

3. Le 4° mentionne la licence d'apprentissage. Or, la loi ne connaît que la notion de "titre qui tient lieu de permis de conduire". C'est l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, qui prévoit les différents titres qui tiennent lieu de permis de conduire (licence d'apprentissage, permis de conduire provisoire).

Article 22
(article 41 en projet)

Le fait d'imposer "une partie effective d'une durée minimum de huit jours" est incompatible avec la notion même de suspension du prononcé visée à l'article 3 de la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation.

Article 27
(article 56 en projet)

1. Les mots "15 jours" étant mentionnés deux fois dans le texte modifié, le texte en projet devrait être rédigé de manière plus précise.

2. Dans l'état actuel de la jurisprudence, le système de retrait immédiat du permis de conduire instauré par les articles 55 et suivants de la loi relative à la police de la circulation routière, précitée, a été considéré comme admissible ⁽⁶⁾. L'allongement du délai de restitution du permis est susceptible de soulever des questions de compatibilité avec les principes fondamentaux applicables en matière pénale.

⁽⁶⁾ Voir l'arrêt de la Cour d'arbitrage n° 105/2001, du 13 juillet 2001 et l'arrêt Escoubet c. Belgique, du 28 octobre 1999 de la Cour européenne des droits de l'homme.

Article 30
(article 65 en projet)

Il y a contradiction entre le paragraphe 3, 2°, en projet qui dispose que le paiement doit être effectué dans les cinq jours et le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, actuel, que l'avant-projet de loi ne modifie pas, qui habilite le Roi à déterminer le délai de paiement.

Article 32
(articles 65bis et 65ter en projet)

L'avant-projet de loi examiné entend prévoir, pour certaines infractions au règlement général sur la police de la circulation routière et pour l'infraction visée à l'article 34 de la loi, un nouveau mécanisme par lequel le procureur du Roi impose un ordre de paiement d'un montant qui sera déterminé par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Un recours pourra être introduit devant le tribunal de police avec possibilité d'appel devant les chambres correctionnelles du tribunal de première instance.

Il appartient à l'auteur du projet de justifier dans l'exposé des motifs, au regard des articles 10 et 11, ainsi que de l'article 151 de la Constitution, l'ensemble du système instauré et particulièrement les raisons sur lesquelles se fonde le pouvoir accordé au Procureur du Roi, même assorti du contrôle juridictionnel prévu, ainsi que l'exclusion des poursuites judiciaires pour les infractions concernées.

La section de législation se demande en outre si l'article 65bis, § 1^{er}, en projet, laisse encore au ministère public le pouvoir de classement sans suite.

Articles 34 et 35

(article 1^{er} de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales)

Ces dispositions concernent toutes les infractions. Dès lors, elles n'ont pas leur place dans un avant-projet de loi consacré spécifiquement à la sécurité routière. Au surplus, eu égard à l'objet des dispositions en projet, la justification de l'urgence est inadéquate. En conséquence, ces dispositions n'ont pas été examinées.

Article 37Article 68bis en projet

1. Il n'apparaît pas du paragraphe 1^{er} que seules les zones de police qui ont conclu une convention bénéficieront de la répartition d'une partie des amendes. Or, selon l'exposé des motifs, tel semble bien être l'intention de l'auteur de l'avant-projet.

2. L'entrée en vigueur prévue au paragraphe 3 doit se trouver dans l'article 44 de l'avant-projet de loi.

Article 68ter en projet

Il y a contradiction entre l'alinéa 2 qui établit un système de calcul de la part attribuée aux zones de police, sans limite dans le temps, et l'alinéa 3 qui, à partir de 2003, habilite le Roi à déterminer les modalités selon lesquelles la part à partager sera fixée.

Article 38

(article unique en projet de la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur)

La redevance doit être la contrepartie immédiate d'un service fourni spécialement au redevable et être proportionnée au coût de ce service.

Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas, pour chacune des hypothèses envisagées par le texte en projet, quelle est la contrepartie de la redevance qui peut être établie par les conseils communaux, ni d'ailleurs quels sont les redevables.

En tout état de cause, une redevance ne saurait être utilisée comme un instrument sanctionnant la violation des règles de la circulation routière.

Article 43

(article 163 en projet du Code d'instruction criminelle)

Cette disposition, qui s'applique de manière générale à n'importe quelle infraction ne peut être prévue dans un avant-projet de loi spécialement consacré à la sécurité routière. Au surplus, eu égard à l'objet de la disposition en projet, la justification de l'urgence est inadéquate. En conséquence, cette disposition n'a pas été examinée.

Observation finale d'ordre légistique et linguistique

Sous réserve des observations de fond faites dans l'avis, le texte néerlandais du projet est, d'une façon générale, mal formulé du point de vue de la légistique et de la correction de la langue.

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt die motivering in de brief met de adviesaanvraag aldus :

"L'urgence se justifie au regard de la volonté du Gouvernement de réduire de manière drastique le nombre de morts et de blessés sur nos routes. En effet, la Belgique se situe, comparativement aux autres pays européens, comme l'un des états dont les indicateurs de sécurité routière sont particulièrement négatifs, et ce notamment en termes de mortalité (pour 100.000 habitants la Belgique compte 137 tués suite à un accident de la route, contre 111 en moyenne pour l'Union Européenne); il s'impose de réagir rapidement afin de rencontrer les objectifs que le Gouvernement s'est fixé dans le cadre des Etats-généraux pour la sécurité routière et de pouvoir s'aligner au maximum sur les Etats «modèles» en la matière. Ce projet de loi devrait donc pouvoir être discuté le plus rapidement au Parlement, de manière également à prendre les mesures réglementaires qui en découlent.

Par ailleurs, un débat est imminent à la Chambre sur un ensemble de propositions de lois relatives à cette matière. Ces propositions de lois sont néanmoins parcellaires. Le projet de loi présente par contre l'avantage d'intégrer différentes thématiques de façon coordonnée. Il importe dès lors que le débat puisse avoir lieu conjointement.

Enfin, les textes réglementaires qui en découlent devraient également pouvoir être élaborés dans de brefs délais."

*

* *

Overeenkomstig artikel 84, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de Raad van State, afdeling wetgeving, zich tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling alsmede van de vraag of aan de voorafgaande vormvereisten is voldaan.

De afdeling wetgeving van de Raad van State kan, binnen het korte tijdbestek dat haar is toegemeten, slechts een beperkt aantal opmerkingen maken, zonder te stellen dat ze daarbij exhaustief te werk is gegaan. Uit haar stilzwijgen over bepaalde punten mogen dan ook geen gevolgtrekkingen gemaakt worden.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Dispositief

Artikel 1

Er is geen reden om te verwijzen naar artikel 80 van de Grondwet.

Artikel 2

(ontworpen artikel 2)

1. Deze bepaling schrijft voor dat de aanvullende gemeentereglementen betreffende de openbare wegen om advies worden voorgelegd aan "de minister bevoegd voor de materies bedoeld in artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen", dat wil zeggen aan de gewestminister die bevoegd is voor wegen en hun aanhorigheden.

De federale overheid is evenwel niet bevoegd om bij wege van een gewone wet een adviesverlenende bevoegdheid toe te kennen aan de gewestregeringen, of aan één van hun leden.

2. Volgens de huidige wetgeving worden aanvullende gemeentereglementen ter goedkeuring voorgelegd aan de minister die bevoegd is voor het wegverkeer, na advies van de betrokken raadgevende commissies.

Dat dit specifieke toezicht van een federale minister bij het voorontwerp van wet wordt afgeschaft, heeft tot gevolg dat aanvullende gemeentereglementen voortaan onder het gewone toezicht van de gewesten vallen.

Zoals de afdeling wetgeving van de Raad van State reeds heeft opgemerkt, zijn wanneer de bevoegde regelgever niet in een specifiek toezicht heeft voorzien, de gewesten immers bevoegd voor het gewone toezicht op alle handelingen die tot de gemeentelijke bevoegdheden behoren, ook al treedt de gemeente op in het kader van het algemeen belang, en behartigt ze niet een uitsluitend gemeentelijk belang ⁽¹⁾.

3. In het ontworpen eerste lid schrijf men "Onder voorbehoud van artikel 3 van deze gecoördineerde wetten" in plaats van "Onder voorbehoud van artikel 3 van dit besluit".

Dezelfde opmerking geldt voor de rest van het voorontwerp.

Artikel 4 (ontworpen artikel 3)

Artikel 3, § 1, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer heeft onder meer betrekking op de bevoegdheden van de Minister van Openbare Werken en van de Minister van Landbouw om aanvullende reglementen uit te vaardigen betreffende respectievelijk openbare wegen die tot grote gewestwegen behoren en voor het openbaar verkeer openstaande gewestwegen in gewestbossen, natuur- en bosreservaten.

⁽¹⁾ Advies 30.508/VR, gegeven op 16 november 2000 door de afdeling wetgeving van de Raad van State over een voorstel van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ingediend door de HH. D. Grimberghs en J. Riguelle).

Aangezien openbare werken, wegen en hun aanhorigheden ⁽²⁾, landbouw ⁽³⁾ en bossen ⁽⁴⁾ gewestmateries zijn, zijn de bedoelde ministers thans gewestministers. De federale overheid is niet bevoegd voor te schrijven hoe die ministers hun bevoegdheid moeten uitoefenen, zoals geschiedt in artikel 4, 1°, van het voorontwerp.

Zo ook is, wat het ontworpen artikel 3, § 2 betreft, de federale overheid niet bevoegd te voorzien in een mechanisme van gewestelijk goedkeuringstoezicht ten aanzien van aanvullende gemeentereglementen.

Dezelfde opmerking geldt tevens voor artikel 3 (ontworpen artikel 2bis), aangezien de daarin genoemde minister bevoegd voor het wegverkeer, thans blijkbaar de gewestminister is tot wiens bemoeienis het openbaar vervoer behoort.

Artikel 5
(ontworpen artikel 23, § 3)

De wetgever moet duidelijk aangeven wat het verschil is tussen een school voor het besturen van motorvoertuigen en een centrum voor rijbijscholing.

Artikel 6
(ontworpen artikel 29)

1. Het ontworpen artikel 29 bepaalt dat er drie graden van zware overtredingen van de reglementen vastgesteld tot uitvoering van de gecoördineerde wetten zijn. Het staat aan de Koning om, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, te bepalen welke overtredingen bij één van die drie categorieën worden ingedeeld.

⁽²⁾ Artikel 6, § 1, X, 1°, van de genoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁽³⁾ Artikel 6, § 1, V, van de genoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁽⁴⁾ Artikel 6, § 1, III, 4°, van de genoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Het Arbitragehof heeft verklaard :

"Door aan de wetgevende macht de bevoegdheid te verlenen om met name de gevallen van vervolging vast te stellen, garandeert artikel 12, tweede lid, van de Grondwet aan elke burger dat geen enkele gedraging strafbaar zal worden gesteld dan krachtens een beslissing genomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering. Artikel 12, tweede lid, van de Grondwet gaat evenwel niet zover dat het de wetgever ertoe zou verplichten elk aspect van de vervolging zelf te regelen. Een delegatie aan de Koning is niet in strijd met het legaliteitsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgesteld." ⁽⁵⁾

In casu lijkt de bevoegdheid die aan de Koning wordt opgedragen, te ruim. Zelfs al wordt in de tekst vermeld welke straffen op elk van de drie genoemde categorieën van toepassing zijn, het is immers de taak van de wetgever om de essentiële elementen te bepalen waarmee zware overtredingen bij één van de drie categorieën kunnen worden ingedeeld.

2. In paragraaf 2 impliceren de woorden "Behoudens de overtredingen bedoeld in de artikels 26, 27 en 27ter van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer" volgens de memorie van toelichting dat het overtreden van die bepalingen niet langer strafbaar is.

Die gevolgtrekking komt evenwel niet duidelijk tot uiting in de tekst.

Bovendien kan niet worden aanvaard dat in strafbepalingen van een wet wordt verwezen naar artikelen van een koninklijk besluit dat door de uitvoerende macht eenzijdig gewijzigd zal kunnen worden.

Deze opmerking geldt ook voor artikel 38.

3. In paragraaf 3 is sprake van herhaling "van een overtreding bedoeld in het eerste lid".

⁽⁵⁾ Zie arrest van het Arbitragehof nr. 114/98 van 18 november 1998.

Paragraaf 3 bevat echter maar één lid. Die onnauwkeurigheid kan niet worden aanvaard.

Artikel 9
(ontworpen artikel 29quater)

In de memorie van toelichting staat : "Deze kwalificatie vervangt die van onvrijwillige slagen en verwondingen of van onvrijwillige doodslag bedoeld in de artikelen 418, 419 en 420 van het Strafwetboek en dit in het kader van de specifieke omstandigheden waarin zij voorziet."

Het zou verkieslijk zijn de artikelen 419 en 420 van het Strafwetboek te wijzigen, bijvoorbeeld door te voorzien in een verzwarende omstandigheid in geval van verkeersongevallen.

Artikel 21
(ontworpen artikel 38)

1. Wat paragraaf 1 betreft, is er geen grond om artikel 30, § 1, twee keer te vermelden (een keer in 1° en een keer in 5° van paragraaf 1, eerste lid), evenmin om het eerste lid, 2°, te handhaven, terwijl in 1° artikel 29quater wordt vermeld, en om het eerste lid, 3°, te behouden, terwijl artikel 29, § 1, tweede en derde lid, al in 1° wordt vermeld.

2. In de ontworpen paragraaf 2, tweede lid, is sprake van artikel 29quinquies, 1°. Dat artikel bestaat echter niet.

3. In 4° is sprake van een leervergunning. In de wet komt echter alleen het begrip "bewijs dat geldt als rijbewijs" voor. Het is in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs dat wordt bepaald welke verschillende bewijzen als rijbewijs gelden (leervergunning, voorlopig rijbewijs).

Artikel 22
(ontworpen artikel 41)

Het opleggen van "een effectief gedeelte van minimum 8 dagen" is onverenigbaar met het begrip "opschorting van de uitspraak" zelf genoemd in artikel 3 van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie.

Artikel 27
(ontworpen artikel 56)

1. Aangezien de woorden "15 dagen" twee keer voorkomen in de gewijzigde tekst, zou de ontworpen bepaling nauwkeuriger moeten worden gesteld.

2. Bij de huidige stand van de jurisprudentie wordt het systeem van onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, ingesteld bij de artikelen 55 en volgende van de voormelde wet betreffende de politie over het wegverkeer, als aanvaardbaar beschouwd ⁽⁶⁾. Het verlengen van de termijn die verstrijkt voordat het rijbewijs wordt teruggegeven, kan problemen doen rijzen omtrent verenigbaarheid met de fundamentele beginselen die in het strafrecht gelden.

Artikel 30
(ontworpen artikel 65)

Er is een tegenstrijdigheid tussen de ontworpen paragraaf 3, 2°, waarin wordt gesteld dat de betaling dient te geschieden binnen vijf dagen en de huidige paragraaf 1, eerste lid, die door het voorontwerp van wet niet wordt gewijzigd en die de Koning machtigt om te betalingstermijn te bepalen.

⁽⁶⁾ Zie arrest van het Arbitragehof nr. 105/2001 van 13 juli 2001 en arrest Escoubet v. België van 28 oktober 1999 van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.

Artikel 32
(ontworpen artikelen 65bis en 65ter)

Het onderzochte voorontwerp van wet wil voor bepaalde overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en voor de in artikel 34 van de wet genoemde overtreding, voorzien in een nieuw systeem waarbij de procureur des Konings bevel geeft tot betaling van een bedrag dat wordt vastgesteld bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de ministerraad. Er kan beroep worden ingesteld bij de politierechtbank met mogelijkheid van hoger beroep bij de correctionele kamers van de rechtbank van eerste aanleg.

De steller van het ontwerp dient in de memorie van toelichting, in het licht van de artikelen 10 en 11 alsook artikel 151 van de Grondwet, een rechtvaardiging te geven van heel van de ingevoerde regeling en in het bijzonder van de grondslag waarop de aan de procureur des Konings toegekende bevoegdheid steunt, zelfs al geldt terzake de voorgeschreven rechterlijke toetsing, en van de reden waarom de bewuste overtredingen niet gerechtelijk worden vervolgd.

De afdeling wetgeving vraagt zich daarenboven af of het ontworpen artikel 65bis, § 1, het openbaar ministerie nog de mogelijkheid biedt om te seponeren.

Artikel 34 en 35
(artikel 1 van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimen op de
strafrechtelijke geldboeten)

Deze bepalingen gelden voor alle strafbare feiten. Zij horen dan ook niet thuis in een voorontwerp van wet, dat meer bepaald betrekking heeft op verkeersveiligheid. Bovendien is de rechtvaardiging van de dringende noodzakelijkheid, in het licht van het onderwerp van de ontworpen bepalingen ondeugdelijk. Deze bepalingen worden bijgevolg niet onderzocht.

Artikel 37
Ontworpen artikel 68bis

1. Uit paragraaf 1 blijkt niet dat alleen aan politiezones die een overeenkomst hebben afgesloten de verdeling van een gedeelte van de geldboetes ten goede zal komen. Welnu, volgens de memorie van toelichting lijkt dit niettemin de bedoeling te zijn van de steller van het voorontwerp.

2. De inwerkingtreding waarin voorzien wordt in paragraaf 3, behoort opgenomen te worden in artikel 44 van het voorontwerp van wet.

Ontworpen artikel 68ter

Er is een tegenstrijdigheid tussen het tweede lid, dat voorziet in een berekeningssysteem voor het gedeelte dat aan de politiezones wordt toegewezen, zonder beperking in de tijd, en het derde lid, dat vanaf het jaar 2003 de Koning machtigt om de nadere regels te bepalen volgens welke het te verdelen deel zal worden vastgelegd.

Artikel 38
(ontworpen enig artikel van de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren)

Retributies moeten de onmiddellijke tegenprestatie zijn voor een dienst die specifiek aan een retributieplichtige wordt verstrekt en moeten in verhouding staan tot de kostprijs van die dienst.

Wat elk van de door de ontworpen tekst bedoelde gevallen betreft, ziet de Raad van State niet in wat de tegenprestatie is voor de retributie die door gemeenteraden kan worden vastgelegd, noch overigens wie de retributieplichtigen zijn.

Hoe dan ook, een retributie kan niet gebruikt worden als een middel waarmee niet-naleving van de regels inzake het wegverkeer bestraft wordt.

Artikel 43

(ontworpen artikel 163 van het Wetboek van Strafvordering)

Deze bepaling die in het algemeen van toepassing is op onverschillig welk strafbaar feit, mag niet worden opgenomen in een voorontwerp van wet dat specifiek betrekking heeft op verkeersveiligheid. Bovendien is de rechtvaardiging van de spoed, gelet op het onderwerp van de ontworpen bepaling, niet geschikt. Deze bepaling is bijgevolg niet onderzocht.

Slotopmerking van wetgevingstechnische en taalkundige aard

Onder voorbehoud van de in het advies gemaakte inhoudelijke opmerkingen is de Nederlandse tekst van het ontwerp, globaal genomen, uit een oogpunt van wetgevingstechniek en correct taalgebruik slecht geformuleerd.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Madame
Mevrouw

M.-L. WILLOT-THOMAS,

président de chambre,
kamervoorzitter,

Monsieur
de Heer
Mesdames
Mevrouwen

P. VANDERNOOT,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

M. BAGUET,

C. GIGOT,

greffier,
griffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme V. FRANCK, référendaire adjoint.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. V. FRANCK, adjunct-referendaris.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIÉNARDY, conseiller d'Etat.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY, staatsraad.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRÉSIDENT - DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS