SV

ROYAUME DE BELGIQUE

– – – – – – – – – –

AVIS 38.573/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

– – – – – – – – – – – –

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 13 juin 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un avant-projet de loi "modifiant la loi coordonnée du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière", a donné le 20 juin 2005 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996 et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis (1) 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 :

> "De hoogdringendheid wordt onder meer gemotiveerd door de omstandigheid dat verschillende artikels van de huidige verkeerswet door het arbitragehof werden vernietigd, dat de huidige verkeerswet maatschappelijk zwaar gecontesteerd wordt, terwijl het voorgestelde wetsontwerp tot wijziging duidelijk wel een groot draagvlak heeft en nog voor de eigenlijke inwerkingtreding reeds ingang heeft gevonden bij het grote publiek en de weggebruikers. De nieuwe wet en hun uitvoeringsbesluiten dienen ten laatste op 1 oktober dit jaar in werking te treden. Dit vereist dat het parlement nog voor het zomerreces een definitieve beslissing omtrent de wetswijziging moet kunnen nemen."

*
* *

Le Conseil d'État, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

L'avant-projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

---

(1) Il convient de noter qu'il s'agit en l'occurrence d'une demande d'avis fondée sur l'article 4 des lois coordonnées sur le Conseil d'État, et non sur son article 3, § 1er.

Articles 4 et 5

Il résulte tant de l'article 6, § 1er, VIII, 1°, alinéa 1er, 4e tiret de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles que de l'arrêt n° 174/2004 de la Cour d'arbitrage du 3 novembre 2004 (2), que la compétence en matière de règlements complémentaires de circulation ne relèvent plus exclusivement de l'autorisation fédérale.

Le législateur fédéral ne dispose donc plus de la compétence nécessaire pour modifier les articles 10 et 12, faisant partie du chapitre VI - Règlements de police communale, du titre Ier de la loi relative à la circulation routière.

Les articles 4 et 5 de l'amendement seront dès lors omis.

La même observation vaut mutatis mutandis pour l'article 26 de l'avant-projet.

Article 7

1. L'article 7 de l'amendement vise à remplacer l'article 29 de la loi relative à la circulation routière, tel qu'il a été remplacé par l'article 6 de la loi du 7 février 2003. Cet article 29 concerne la classification par degrés des infractions aux arrêtés pris en exécution de la loi relative à la circulation routière.

L'intention des auteurs du texte est de corriger l'article 29 sur la base des critiques émises par la Cour d'arbitrage dans son arrêt n° 27/2005, prononcé le 2 février 2005. La Cour y considère :

> "B.6. L'article 29, § 1er, de la loi relative à la circulation routière instaure trois catégories d'infractions graves aux règlements pris en exécution de cette loi et fixe pour chacune de ces catégories les peines minimums et maximums. Les infractions graves du troisième degré sont à cet égard sanctionnées plus lourdement que celles du deuxième degré, lesquelles sont à leur tour sanctionnées plus lourdement que celles du premier degré.

(2) Moniteur belge du 16 novembre 2004.

Le Roi est chargé de désigner, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les infractions graves qui relèvent respectivement des troisième, deuxième ou premier degré.

En vertu de l'article 29, § 2, alinéa 1er, les autres infractions aux règlements pris en exécution de la loi relative à la circulation routière sont punies d'une amende de 10 à 250 euros.

B.7. La disposition en cause s'abstient de fixer les critères qui doivent permettre au Roi d'opérer la distinction qu'Il est habilité à faire, de telle sorte qu'elle Lui délègue une compétence sans indiquer les éléments essentiels sur la base desquels elle doit s'exercer. Cette méthode est d'autant moins admissible que la section de législation du Conseil d'État avait souligné qu'«il appartient au législateur de fixer les éléments essentiels permettant de répartir les infractions graves entre chacune des trois catégories» (Doc. parl., Chambre, 2001-2002, DOC 50-1915/001, p.42), que des critères ont été décrits dans les travaux préparatoires (Doc. parl., Chambre, 2001-2002, DOC 50-1915/001, pp. 9 à 11; DOC 50-1915/006, pp. 8 et 9, p. 63 et annexe I, pp. 107 à 109) et qu'un amendement avait proposé de les inscrire dans la loi (Doc. parl., Chambre, 2001-2002, DOC 50-1915/005, pp. 3 et 4)."

B.8. Il s'ensuit que la disposition en cause pourrait ne pas satisfaire aux exigences constitutionnelles rappelées en B.3 et B.4.

B.9. Il convient toutefois d'examiner si cette constatation doit, en l'espèce, amener la Cour à répondre affirmativement aux questions préjudicielles.

Une telle réponse, non seulement tiendrait en échec les nombreuses poursuites intentées, mais elle rendrait aussi impossible, pendant un délai indéterminé, toute poursuite effectuée en application des dispositions en cause, au mépris de l'objectif de «réduire de 33 % le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2006, et de 50 % à l'horizon 2010 comme le préconise la Commission européenne» (Doc. parl., Chambre, 2001-2002, DOC 50-1915/001, p. 6).

B.10. Cet objectif du législateur ne peut se réaliser que par des mesures qui nécessitent une évaluation et une adaptation permanentes, annoncées dans les travaux préparatoires.

C'est ainsi qu'une «politique coordonnée sera suivie par la Commission fédérale pour la sécurité routière qui sur base de l'évolution des indicateurs divers fera des propositions au Comité interministériel pour la Sécurité routière», lequel «adoptera des choix politiques qui seront ensuite traduits en dispositions par l'État fédéral et les régions, chacun selon leurs compétences» (*ibid.*). Cette action s'accompagnerait d'un «plan d'action de la police fédérale et du ministre de l'Intérieur», afin «d'augmenter de 10 % les contrôles» (Doc. parl., Chambre, 2001-2002, DOC 50-1915/006, p. 8). La classification des infractions devrait permettre «de déterminer les critères structurant l'action des parquets, qui pourront soit renvoyer l'affaire devant le tribunal, soit proposer une transaction ou une mesure de médiation» (*ibid.*). Le ministre de l'Intérieur serait «également habilité à rédiger des directives contraignantes à l'attention des zones de police» (*ibid.*, p. 10).

B.11. De tels objectifs peuvent expliquer que, dans un premier temps, et afin de permettre l'adaptation des mesures aux nécessités révélées par l'évaluation de leur application, une délégation au pouvoir exécutif ait été considérée comme «un instrument plus flexible pour tenir compte des évolutions qui se produisent» (*ibid.*, p. 66).

B.12. En outre, la loi elle-même détermine le minimum et le maximum des peines applicables aux infractions de chaque catégorie et la mission confiée au Roi concerne non pas la création de nouvelles incriminations mais le classement de celles qui existent déjà.

B.13. Compte tenu, d'une part, de ce que les dispositions en cause doivent permettre d'atteindre progressivement un objectif que le législateur s'est fixé, en respectant les échéances mentionnées en B.9, d'autre part, de ce que la technicité de la matière, la multiplicité des infractions qu'elle comporte et la nécessité de pouvoir les adapter à l'évolution du trafic routier, peuvent expliquer le recours à des dispositions réglementaires en raison de leur souplesse, et, enfin, de ce que le législateur, qui a opté pour une aggravation de la répression, doit pouvoir permettre au pouvoir exécutif de procéder à des adaptations en fonction des résultats obtenus, il peut être admis que la première phase de la réforme instaurée par la loi en cause ait fait l'objet de la délégation critiquée.

B.14. De tels éléments ne pourraient toutefois justifier que la classification des infractions en matière de circulation routière échappe à l'avenir au débat parlementaire. Il incombe au législateur d'inscrire, fût-ce en termes généraux, dans la loi elle-même, dès sa prochaine modification, les critères en fonction desquels doit se faire la répartition entre les catégories d'infractions selon leur gravité."

2. Il convient dès lors d'examiner si l'article 29, § 1er, en projet, satisfait à cette exigence d'inscription, "fût-ce en termes généraux", des "critères en fonction desquels doit se faire la répartition entre les catégories d'infractions selon leur gravité", exigence qu'il est permis de qualifier de minimale au regard des articles 12 et 14 de la Constitution.

À cet égard, les observations suivantes doivent être formulées :

- la distinction entre infractions mettant directement en danger la sécurité des personnes et infractions mettant indirectement en danger la sécurité des personnes, utilisée pour distinguer les infractions des quatrième et troisième degrés de celles

du deuxième degré [3], est trop imprécise pour pouvoir être considérée comme constituant un critère en fonction duquel doit se faire la répartition des infractions entre catégories;

- la notion d'infraction "de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident", utilisée pour caractériser les infractions du quatrième degré, est également inadéquate; le risque qu'un accident cause des dommages physiques étant d'avantage à mettre en relation avec le type de victime (piéton, cycliste, motocycliste, conducteur ou passager de véhicule automobile) et le type de véhicule conduit par l'auteur de l'infraction, qu'avec la nature de cette dernière;

- les infractions qui consistent en l'utilisation illégitime des facilités de stationnement pour les personnes handicapées sont classées parmi les infractions du deuxième degré par l'article 29, § 1er, alinéa 3, en projet, sans qu'il ne soit possible de déterminer comment doivent être classées les autres infractions en matière d'arrêt et de stationnement. Il est permis de considérer, a contrario, qu'elles sont des infractions du premier degré (actuellement ordinaires). Mais il pourrait également être considéré que ces infractions, en ce qu'elles occasionnent souvent une gène aux usagers faibles, sont de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques dans leur chef lors d'un accident dont elles seraient la cause, et relèveraient donc du quatrième degré.

Il est permis d'en conclure que les critères définis par l'article 29, § 1er, en projet, sont trop imprécis pour encadrer et limiter efficacement le pouvoir conféré au Roi de classer les infractions aux règlements pris en exécution de la loi relative à la circulation routière, en différentes catégories.

---

(3) Contrairement au système actuel, qui classe les infractions en infractions ordinaires et en infractions graves du 1er, du 2e ou du 3e degré, l'article 29, §§ 1er et 2, en projet, classe les infractions en 4 degrés, sans plus faire de distinction entre infractions ordinaires et graves.

3. Au moment où il établit les quatre catégories d'infractions le législateur doit veiller, dans le respect du principe de la légalité des peines, à ce que l'échelle de celles-ci, singulièrement les maximums prévus pour les 3e et 4e catégories d'une part, et pour les 2e et 1re catégories d'autre part, rendent compte de la gravité relative de ces infractions.

Article 15

L'article 15 de l'amendement vise à insérer dans le chapitre VII - Immobilisation et confiscation des véhicules, du titre IV de la loi relative à la circulation routière, un nouvel article 54*bis* rédigé comme suit :

> "Art. 54*bis*. Dans les cas déterminés par le Roi, il peut être fait usage d'un sabot destiné à immobiliser le véhicule."

Le commentaire de la disposition, après l'avoir paraphrasée, se réfère d'une manière qui crée l'ambiguïté à l'article 50 de la loi :

> "Art.15. Cet article prévoit la possibilité d'immobiliser un véhicule à l'aide d'un sabot. Le Roi détermine les cas dans lesquels la police, le parquet ou d'autres instances compétentes peuvent utiliser le sabot. Cela ne doit pas nécessairement avoir lieu dans les limites de l'article 50 de la loi sur la circulation routière."

S'il est effectivement envisagé d'habiliter le Roi à réglementer l'usage du sabot dans d'autres hypothèses que celles actuellement visées par les dispositions du chapitre VII du titre IV de la loi relative à la circulation routière, il convient de circonscrire, dans le texte légal en projet, la portée de cette habilitation.

Il n'est en outre pas adéquat de viser dans une même disposition et dans un même chapitre des hypothèses dans lesquelles une mesure de sûreté peut être prise et celles qui touchent à l'exécution d'une sanction pénale.

Enfin, les auteurs de l'amendement ne perdront pas de vue que l'immobilisation du véhicule est prévue dans certaines hypothèses par l'article 58*bis* de la loi relative à la police de la circulation routière qui en constitue le chapitre VIII*bis* intitulé "L'immobilisation du véhicule comme mesure de sûreté".

Article 18

Article 55*bis*, § 1er, alinéa 4 et § 5 est rédigé comme suit :

"La notification vaut citation à comparaître devant le tribunal de police siégeant en affaires pénales."

"De kennisgeving geldt als dagvaarding om te verschijnen."

"§ 5. Le juge de police peut, le cas échéant, se prononcer sur le fond, au lieu de prendre une décision sur la deuxième demande de prolongation, pour autant que le Procureur du Roi ait cité à ce sujet le contrevenant pour la même audience."

§ 5. De politierechter kan, in voorkomend geval, in plaats van te oordelen over het tweede verzoek tot verlenging, kennis nemen van de grond van de zaak, voor zover de Procureur des Konongs tegen dezelfde zitting hiertoe gedagvaard heeft."

Il semble que ces dispositions, qui n'ont pas la même portée, doivent s'interpréter en ce sens que la notification qui "vaut citation à comparaître" ne peut porter que sur les décisions de prolongation du retrait du permis de conduire alors que la citation visée au paragraphe 5 saisit le juge pénal du fond du litige.

La rédaction du texte doit être revue afin de mieux faire apparaître cette distinction quant à la forme et à l'objet de ces citations, y compris le recours au pli judiciaire dont il est question dans le commentaire de l'article.

Article 31

La disposition qui se borne à rappeler le principe de la non-rétroactivité de la loi pénale est inutile et doit être omise.

La chambre était composée de

Madame	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre,
Messieurs	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	conseillers d'État,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT M.-L. WILLOT-THOMAS

SV

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 38.573/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 13 juni 2005 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "tot wijziging van de gecoördineerde wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer", heeft op 20 juni 2005 het volgende advies gegeven :

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag [(1)] in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

> "De hoogdringendheid wordt onder meer gemotiveerd door de omstandigheid dat verschillende artikels van de huidige verkeerswet door het arbitragehof werden vernietigd, dat de huidige verkeerswet maatschappelijk zwaar gecontesteerd wordt, terwijl het voorgestelde wetsontwerp tot wijziging duidelijk wel een groot draagvlak heeft en nog voor de eigenlijke inwerkingtreding reeds ingang heeft gevonden bij het grote publiek en de weggebruikers. De nieuwe wet en hun uitvoeringsbesluiten dienen ten laatste op 1 oktober dit jaar in werking te treden. Dit vereist dat het parlement nog voor het zomerreces een definitieve beslissing omtrent de wetswijziging moet kunnen nemen."

*

* *

Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, bepaalt 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 voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Het aldus onderzochte voorontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

---

(1) Op te merken valt dat het in casu een adviesaanvraag betreft die is gebaseerd op artikel 4 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, doch niet op artikel 3, § 1, ervan.

Artikelen 4 en 5

Zowel uit artikel 6, § 1, VIII, 1°, eerste lid, vierde streepje, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen als uit arrest nr. 174/2004 van 3 november 2004 van het Arbitragehof [(2)] blijkt dat de bevoegdheid inzake de aanvullende verkeersreglementen niet meer exclusief aan de federale overheid toebehoort.

De federale wetgever beschikt dus niet meer over de vereiste bevoegdheid om de artikelen 10 en 12 te wijzigen, welke deel uitmaken van hoofdstuk VI - Gemeentelijke politiereglementen, van titel I van de verkeerswet.

De artikelen 4 en 5 van het amendement moeten bijgevolg vervallen.

Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor artikel 26 van het voorontwerp.

Artikel 7

1. Artikel 7 van het amendement beoogt het vervangen van artikel 29 van de verkeerswet, zoals het is vervangen bij artikel 6 van de wet van 7 februari 2003. Dat artikel 29 betreft het indelen in graden, van de overtredingen van de besluiten vastgesteld ter uitvoering van de verkeerswet.

Het is de bedoeling van de stellers van de tekst om artikel 29 aan te passen op basis van de kritiek die het Arbitragehof heeft geuit in zijn arrest nr. 27/2005, uitgesproken op 2 februari 2005. Het Hof stelt daarin het volgende :

> "B.6. Artikel 29, § 1, van de wegverkeerswet voert drie categorieën in van zware overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van die wet en bepaalt voor elk van die categorieën de minimum- en maximumstraffen. De zware overtredingen van de derde graad worden daarbij zwaarder bestraft dan die van de tweede graad, die op hun beurt zwaarder bestraft worden dan die van de eerste graad.

---

(2) Belgisch Staatsblad van 16 november 2004.

De Koning is ermee belast bij een in Ministerraad overlegd besluit de zware overtredingen aan te wijzen die respectievelijk tot de derde, de tweede of de eerste graad behoren.

Luidens artikel 29, § 2, eerste lid, worden de andere overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van de wegverkeerswet gestraft met een geldboete van 10 tot 250 euro.

B.7. In de in het geding zijnde bepaling worden niet de criteria vastgesteld die de Koning ertoe in staat moeten stellen het onderscheid te maken waartoe Hij gemachtigd is, zodat zij Hem een bevoegdheid delegeert zonder de essentiële elementen aan te wijzen op basis waarvan die bevoegdheid moet worden uitgeoefend. Die handelwijze is des te minder toelaatbaar daar de afdeling wetgeving van de Raad van State erop had gewezen dat 'het immers de taak van de wetgever [is] om de essentiële elementen te bepalen waarmee zware overtredingen bij één van de drie categorieën kunnen worden ingedeeld' (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1915/001, p. 42), daar criteria zijn beschreven in de parlementaire voorbereiding (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1915/001, pp. 9 tot 11; DOC 50-1915/006, pp. 8 en 9, p. 63, en bijlage I, pp. 107 tot 109) en daar in een amendement werd voorgesteld ze in de wet in te schrijven (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1915/005, pp. 3 en 4).

B.8. Daaruit volgt dat de in het geding zijnde bepaling niet zou voldoen aan de in B.3 en B.4 vermelde grondwettelijke eisen.

B.9. Er dient evenwel te worden onderzocht of die vaststelling te dezen het Hof ertoe moet brengen de prejudiciële vragen bevestigend te beantwoorden.

Een dergelijk antwoord zou niet alleen de talrijk ingestelde vervolgingen tenietdoen, maar zou ook gedurende een onbepaalde termijn elke vervolging onmogelijk maken die met toepassing van de in het geding zijnde bepalingen wordt ingesteld, in weerwil van de doelstelling 'het aantal verkeersdoden tegen 2006 met 33 pct. en tegen 2010 met 50 pct. […] te doen dalen, zoals wordt aanbevolen door de Europese Commissie' (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1915/001, p. 6).

B.10. Die doelstelling van de wetgever kan slechts worden verwezenlijkt op grond van maatregelen die een permanente evaluatie en aanpassing noodzakelijk maken, zoals aangekondigd in de parlementaire voorbereiding.

Aldus zou een 'georganiseerd beleid […] kunnen worden opgevolgd door de Federale Commissie voor de verkeersveiligheid die op grond van de ontwikkeling van de diverse indicatoren voorstellen zal doen aan het interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid die de federale overheid en de gewesten vervolgens overeenkomstig hun bevoegdheden zullen vertalen' (*ibid.)*. Die actie zou gepaard gaan met een 'actieplan van de federale politie en van de minister van Binnenlandse Zaken', om 'de controles met 10 pct. op te voeren' (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1915/006, p. 8). De indeling van de overtredingen zou het mogelijk moeten maken 'de criteria te bepalen die het optreden van de parketten structureren; die zullen de zaak ofwel naar de rechtbank kunnen verwijzen, dan wel een minnelijke schikking of een bemiddelingsmaatregel voorstellen' (*ibid.*). De Minister van Binnenlandse Zaken zou 'eveneens worden gemachtigd dwingende richtlijnen uit te vaardigen ten aanzien van de politiezones' (*ibid.*, p. 10).

B.11. Dergelijke doelstellingen kunnen verklaren dat aanvankelijk, en teneinde de maatregelen te kunnen aanpassen aan de noodwendigheden die door de evaluatie van de toepassing ervan aan het licht worden gebracht, een machtiging van de uitvoerende macht is beschouwd als 'het flexibelere instrument […] [dat] beter geschikt is om op evoluties in te spelen' (*ibid.*, p. 66).

B.12. Bovendien bepaalt de wet zelf de minimum- en maximumstraffen die van toepassing zijn op de overtredingen van elke categorie en heeft de aan de Koning verleende opdracht geen betrekking op het invoeren van nieuwe strafbaarstellingen maar op de indeling van de bestaande.

B.13. Rekening houdend, enerzijds, met het feit dat de in het geding zijnde bepalingen het mogelijk moeten maken geleidelijk de doelstelling van de wetgever te bereiken, met inachtneming van de in B.9 vermelde streefdata, en, anderzijds, met het feit dat het technisch karakter van de aangelegenheid, het aantal overtredingen en de noodzaak om ze te kunnen aanpassen aan de evolutie van het wegverkeer, het aanwenden van verordeningsbepalingen, wegens het soepele karakter ervan, kunnen verklaren, en, ten slotte, met het feit dat de wetgever, die gekozen heeft voor een strengere bestraffing, de uitvoerende macht ertoe in staat moet kunnen stellen over te gaan tot aanpassingen op grond van de behaalde resultaten, kan worden aangenomen dat de eerste fase van de hervorming die door de in het geding zijnde wet is doorgevoerd, aanleiding heeft gegeven tot de bekritiseerde machtiging.

B.14. Dergelijke elementen kunnen evenwel niet verantwoorden dat de indeling van de overtredingen op het gebied van het wegverkeer in de toekomst aan het parlementaire debat zou ontsnappen. De wetgever dient, zodra hij de wegverkeerswet wijzigt, in de wet zelf de criteria, zij het in algemene bewoordingen, in te schrijven, op grond waarvan de overtredingen, naar gelang van de ernst ervan, in categorieën moeten worden ingedeeld."

2. Derhalve moet worden onderzocht of het ontworpen artikel 29, § 1, voldoet aan dat vereiste van "het inschrijven, zij het in algemene bewoordin-gen, van de criteria op grond waarvan de overtredingen, naar gelang van de ernst ervan, in categorieën moeten worden ingedeeld", een vereiste dat als minimaal kan worden bestempeld in het licht van de artikelen 12 en 14 van de Grondwet.

In dat verband moet het volgende worden opgemerkt :

- het onderscheid tussen overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en die welke de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen, een onderscheid dat wordt aangewend om overtredingen van de vierde en

de derde graad te onderscheiden van die van de tweede graad [3], is onvoldoende duidelijk om beschouwd te kunnen worden als een criterium op basis waarvan de overtredingen moeten worden ingedeeld in categorieën;

- het begrip overtreding "die van die aard (is) dat ze bij een ongeval bijna onvermijdbaar leid(t) tot fysieke schade" dat wordt aangewend om de overtredingen van de vierde graad aan te duiden, is evenmin dienstig; het risico dat een ongeval lichamelijke schade veroorzaakt dient veeleer in verband te worden gebracht met het soort van slachtoffer (voetganger, fietser, motorrijder, bestuurder of passagier van een motorvoertuig) en het type van voertuig dat de overtreder bestuurt, dan met de aard van de overtreding;

- overtredingen die bestaan in het onrechtmatig gebruiken van parkeerfaciliteiten voor personen met een handicap worden volgens het ontworpen artikel 29, § 1, derde lid, ingedeeld bij de overtredingen van de tweede graad, zonder dat kan worden bepaald in welke categorie de overige overtredingen met betrekking tot een stopbevel of een parkeerovertreding moeten worden ingedeeld. A contrario kan worden beschouwd dat het overtredingen van de eerste graad (thans gewone overtredingen genoemd) betreft. Maar er kan eveneens worden beschouwd dat die overtredingen, doordat ze vaak hinder meebrengen voor de zwakke weggebruiker, van dien aard zijn dat ze bij een ongeval waarvan ze de oorzaak zijn bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade en derhalve tot de overtredingen van de vierde graad behoren.

Daaruit kan worden geconcludeerd dat de criteria bepaald in het ontworpen artikel 29, § 1, onvoldoende duidelijk zijn om de aan de Koning opgedragen bevoegdheid om de overtredingen van reglementen vastgesteld ter uitvoering van de verkeerswet in verschillende categorieën in te delen, op doelmatige wijze te kunnen omkaderen en afbakenen.

---

[3] In tegenstelling tot de huidige regeling, waarbij de overtredingen worden ingedeeld in gewone overtredingen en in ernstige overtredingen van de eerste, de tweede of de derde graad, deelt het ontworpen artikel 29, §§ 1 en 2, de overtredingen in 4 graden in, zonder dat voorts nog een onderscheid wordt gemaakt tussen gewone en zware overtredingen.

3. De wetgever moet, wanneer hij de vier categorieën van overtredingen vastlegt, met inachtneming van het beginsel van de legaliteit van de straffen, ervoor zorgen dat de eraan verbonden strafmaat, bepaaldelijk de maxima gesteld voor de overtredingen van de derde en de vierde categorie enerzijds, en die voor de overtredingen van de tweede en de eerste categorie anderzijds, de relatieve zwaarwichtigheid van die overtredingen weergeeft.

Artikel 15

Artikel 15 van het amendement strekt ertoe in hoofdstuk VII - Oplegging en verbeurdverklaring van voertuigen, van titel IV van de verkeerswet een nieuw artikel 54*bis* in te voegen, luidende :

> "Art. 54*bis*. In de door de Koning bepaalde gevallen kan het voertuig met een wielklem worden opgelegd."

In de artikelsgewijze bespreking wordt die bepaling eerst geparafraseerd en wordt vervolgens op een dubbelzinnige manier verwezen naar artikel 50 van de wet :

> "Art. 15. Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om een voertuig met een wielklem te immobiliseren. De Koning bepaalt de gevallen waarbij politie, parket of andere bevoegde instanties de wielklem kunnen gebruiken. Dit hoeft niet noodzakelijk te gebeuren binnen de perken van artikel 50 van de verkeerswet."

Indien effectief overwogen wordt de Koning te machtigen het gebruik van de wielklem te reglementeren in andere gevallen dan die welke thans worden bedoeld in de bepalingen van titel IV, hoofdstuk VII, van de verkeerswet, moet de omvang van die machtiging worden afgebakend in de ontworpen wettekst.

Voorts gaat het niet op in eenzelfde bepaling en in eenzelfde hoofdstuk zowel gevallen te regelen waarin een veiligheidsmaatregel kan worden getroffen, als gevallen die de tenuitvoerlegging van een strafrechtelijke sanctie betreffen.

Ten slotte mogen de indieners van het amendement niet uit het oog verliezen dat het opleggen van het voertuig in sommige gevallen wordt geregeld bij artikel 58*bis* van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, dat hoofdstuk VIII*bis* ervan vormt, met als opschrift "De oplegging van een voertuig als beveiligingsmaatregel".

.../...

Artikel 18

Artikel 55*bis*, § 1, vierde lid, en § 5, luidt als volgt :

"La notification vaut citation à comparaître devant le tribunal de police siégeant en affaires pénales."

"De kennisgeving geldt als dagvaarding om te verschijnen."

"§ 5 . Le juge de police peut, le cas échéant, se prononcer sur le fond, au lieu de prendre une décision sur la deuxième demande de prolongation, pour autant que le Procureur du Roi ait cité à ce sujet le contrevenant pour la même audience."

"§ 5. De politierechter kan, in voorkomend geval, in plaats van te oordelen over het tweede verzoek tot verlenging, kennis nemen van de grond van de zaak, voor zover de Procureur des Konings tegen dezelfde zitting hiertoe gedagvaard heeft."

Blijkbaar moeten die bepalingen, die niet dezelfde strekking hebben, aldus worden geïnterpreteerd dat de kennisgeving die "geldt als dagvaarding om te verschijnen" alleen betrekking kan hebben op beslissingen tot verlenging van de intrekking van het rijbewijs, terwijl met de dagvaarding bedoeld in paragraaf 5 de bodemrechter in strafzaken wordt geadieerd.

De redactie van de tekst moet worden herzien, waarbij dat onderscheid wat de vorm en het voorwerp van die dagvaardingen betreft, daaronder begrepen het werken met de gerechtsbrief waarvan sprake is in de bespreking van dit artikel, beter tot uiting komt.

Artikel 31

De bepaling die zich ertoe beperkt te herinneren aan het beginsel van niet-terugwerking van de strafwet is overbodig en dient te vervallen.

De kamer was samengesteld uit

Mevrouw	M.-L.	WILLOT-THOMAS,	kamervoorzitter,
de Heren	P.	LIÉNARDY,	staatsraden,
	P.	VANDERNOOT,	
Mevrouw	C.	GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

C. GIGOT M.-L. WILLOT-THOMAS