CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 52.734/4
du 11 février 2013

sur

un avant-projet de loi 'modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs'

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 52.734/4
van 11 februari 2013

over

een voorontwerp van wet 'tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen'

Le 15 janvier 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 29 juin 1964 concernant la suspension, le sursis et la probation, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 février 2013. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Jacques JAUMOTTE et Bernard BLERO, conseillers d'État, Christian BEHRENDT, assesseur, et Colette GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre LIÉNARDY.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 février 2013.

*

Op 15 januari 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 februari 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE en Bernard BLERO, staatsraden, Christian BEHRENDT, assessor, en Colette GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre LIÉNARDY.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 februari 2013.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE DU PROJET

Dans le cadre de la poursuite de l'objectif de diminuer à quatre-cent-vingt le nombre annuel de morts sur les routes pour 2020, l'avant-projet examiné vise principalement à renforcer la sévérité de la répression de la récidive en matière d'infractions à la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, et à ses arrêtés d'exécution, ainsi qu'à en améliorer l'efficacité, en étendant aux infractions à la loi du 21 juin 1985 'relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité' et à la loi du 21 novembre 1989 'relative à l'assurance obligatoire en matière de véhicules automobiles', la faculté de les constater au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement, et notamment de caméras dites « ANPR » (*Automatic Number Plate Recognition*), déjà prévue par l'article 62 de la loi du 16 mars 1968.

Dans le même but de diminuer l'insécurité routière, l'avant-projet vise également à ramener de 0,5 à 0,2 grammes par litre de sang, le taux maximum d'alcoolémie pour les conducteurs des véhicules pour lesquels un permis de catégorie C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E ou D+E (camions, autobus et autocars, avec ou sans remorque) est requis, ainsi que pour les conducteurs d'un autre type de véhicule effectuant des transports de personnes pour lesquels les mêmes prescriptions médicales sont requises (par exemple : chauffeurs de taxis, de limousines, d'ambulances, …) [1].

À de multiples reprises, la Cour Constitutionnelle a admis que le législateur sanctionne de manière plus stricte, en matière de circulation routière, certains comportements en raison de leur dangerosité particulière, sans que les différences de traitement ainsi créées entre les usagers de la route ayant enfreint la loi du 16 mars 1968 ou ses arrêtés d'exécution, ne soient considérées comme contraires aux articles 10 et 11 de la Constitution, pour autant qu'elles concernent des catégories fondées sur un critère objectif, reposent sur une justification raisonnable et n'aient pas d'effet disproportionné.

[1] Ces services de transport sont énumérés à l'article 43 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 'relatif au permis de conduire'.

Dans son arrêt n° 161/2004 du 20 octobre 2004, la Cour constitutionnelle a notamment considéré :

> « B.7. Il appartient au législateur, spécialement lorsqu'il entend lutter contre un fléau que d'autres mesures préventives n'ont pu jusqu'ici suffisamment endiguer, de décider s'il convient d'opter pour une répression aggravée à l'égard de certaines formes de délinquance. Le nombre d'accidents de la route et les conséquences qui en découlent justifient que les auteurs d'atteintes à la sécurité routière fassent l'objet de procédures et de sanctions propres et que des méthodes de financement particulières soient utilisées pour améliorer la prévention et la répression des infractions dont ils se rendent coupables (…) » [2].

C'est à l'aune de cette jurisprudence que la régularité des dispositions en projet doit être évaluée.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

DISPOSITIF

Article 8

Le membre de phrase liminaire de l'article 8 de l'avant-projet doit être rédigé comme suit :

« Dans l'article 45, alinéa 1er, de la loi sur la circulation routière, remplacé par la loi du 18 juillet 1990, les mots (… la suite comme au projet) ».

Article 9

L'article 51, 2°, de la loi du 16 mars 1968 est rédigé comme suit :

> « 2° en cas de condamnation pour infraction à l'article 32 ou à l'article 49, lorsque la déchéance du droit de conduire est prononcée contre le conducteur en application de l'article 38, § 1er, 5° ou § 2, du chef d'infraction à l'article 48, 1° ; » [3],

Interrogé sur la nécessité de modifier également cette disposition, les fonctionnaires délégués ont confirmé qu'il devrait en être ainsi.

La disposition en projet sera donc revue pour modifier non seulement l'article 51, 3°, mais également l'article 51, 2°.

---

[2] Voir aussi les arrêts C.C., du 18 avril 2007, n° 57/2007, considérants B.3.2 à B.3.4 ; C.C. du 14 février 2008, n° 13/2008, considérant B.5 ; C.C. du 20 octobre 2009, n° 163/2009, considérant B.5 ; C.C. du 23 décembre 2009, n° 203/2009, considérants B.3 à B.6 ; C.C. du 1er juillet 2010, n° 81/2010, considérant B.6 ; C.C. du 13 janvier 2011, n° 5/2011, considérant B.4 ; C.C. du 16 février 2012, n° 24/2012, considérant B.4 ; C.C. du 3 mai 2012, n° 62/2012, considérant B.5.

[3] Cette disposition a été modifiée par l'article 26 de la loi du 18 juillet 1990 'modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que les accessoires de sécurité'.

Article 12

L'article 12 de l'avant-projet vise à insérer dans l'article 59 de la loi du 16 mars 1968, un paragraphe 1er/1, dont le commentaire des articles précise qu'il « prévoit la possibilité de détecter, préalablement au test d'haleine ou à l'analyse de l'haleine et grâce à un appareil, la présence d'alcool de l'intéressé ». Le commentaire de la disposition poursuit « [c]et ajout sert à prévoir la base légale pour l'utilisation desdits appareils de sampling par la police ».

Il conviendrait d'insérer dans la loi modifiée les définitions des différents types d'appareils utilisés dans le cadre du contrôle de l'imprégnation alcoolique, à savoir les appareils utilisés respectivement pour le *sampling* (nouveau), le test d'haleine et l'analyse d'haleine. Le commentaire de cette disposition devrait, à tout le moins, être complété afin de mieux expliquer quelles sont les caractéristiques de ces nouveaux appareils, dits de *sampling*, ce qui les différencie des appareils utilisés pour les tests d'haleine et la raison pour laquelle ces appareils ne doivent pas faire l'objet d'une homologation.

Article 17

1. L'article 17 de l'avant-projet vise à apporter diverses modifications à l'article 65 de la loi du 16 mars 1968. L'attention des auteurs de l'avant-projet doit être attirée sur l'existence de l'article 30 de la loi du 7 février 2003 'portant diverses dispositions en matière de sécurité routière', lequel insère un paragraphe 3*bis* dans le même article 65, mais dont l'entrée en vigueur n'a pas été fixée.

À l'occasion de l'élaboration de l'avant-projet examiné, il convient d'examiner s'il est opportun d'abroger cette précédente modification, ou au contraire d'en fixer l'entrée en vigueur. Il convient également d'insister sur le fait que le pouvoir exécutif ne peut retarder indéfiniment cette dernière [4], sans violer l'article 108 de la Constitution.

2. À l'article 17, 1°, de l'avant-projet, dans la version française, il convient dans les mots à insérer de remplacer les mots « à cette loi » par les mots « à la présente loi ».

3. À l'article 17, 3°, de l'avant-projet, dans la version française, il convient de viser l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle.

Article 19

1. L'attention des auteurs de l'avant-projet doit être attirée sur le fait que l'article 31, c), de la loi du 27 décembre 2012 'portant des dispositions diverses en matière de justice', apporte déjà à l'article 1er, § 3, alinéa 1er, de la loi du 29 juin 1964 'concernant la suspension, le

[4] Cette observation peut être étendue à l'ensemble des modifications législatives apportées à la loi du 16 mars 1968 dont l'entrée en vigueur n'a pas été fixée par le Roi, et plus particulièrement aux dispositions de la loi du18 juillet 1990, qui y ont introduit le système du permis à points.

sursis et la probation', une modification similaire à celle prévue par l'article 19 de l'avant-projet examiné.

Il convient toutefois d'observer que l'article 31, c), précité, ne vise que les hypothèses de la suspension du prononcé et du sursis à l'exécution ordonnés pour l'intégralité d'une peine d'amende, alors que la disposition à l'examen concerne également le sursis prononcé pour une partie d'une peine d'amende.

Comme en ont convenu les fonctionnaires délégués, la disposition en projet doit être revue afin de tenir compte de la modification apportée par la loi du 27 décembre 2012.

2. Il convient de pouvoir justifier pourquoi le même régime ne pourra s'appliquer lorsque la suspension ou le sursis à l'exécution est ordonné pour une partie d'une peine d'emprisonnement ou d'une peine de travail.

Articles 20 et 21

1. L'article 20 de l'avant-projet vise à insérer dans l'article 13 de la loi du 29 juin 1964, un paragraphe 1er*bis* rédigé comme suit :

> « § 1er*bis*. La suspension probatoire peut également être révoquée si la personne qui fait l'objet de cette mesure commet, dans le délai d'épreuve, une nouvelle infraction à la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ou à ses arrêtés d'exécution ».

Eu égard à la justification figurant dans le commentaire de cette disposition, il convient de revoir cette dernière afin d'y préciser que cette nouvelle hypothèse de révocation ne concerne que la suspension du prononcé des condamnations du chef d'infraction à la loi du 16 mars 1968 et à ses arrêtés d'exécution. À cet égard, et s'agissant d'une mesure rendant plus strict le traitement répressif réservé aux auteurs d'infractions particulières, il est également renvoyé à l'observation générale formulée ci-dessus.

Dans le même ordre d'idées, la section de législation se demande notamment s'il n'y a pas lieu d'envisager l'hypothèse de la révocation de la suspension du prononcé des condamnations simultanées du chef d'une infraction aux articles 419 ou 420 du Code pénal et d'une infraction aux dispositions de la loi du 16 mars 1968 ou de ses arrêtés d'exécutions.

En effet, telle que la disposition est actuellement rédigée, la perpétration d'une infraction à la loi du 16 mars 1968 impliquerait la révocation d'une suspension probatoire accordée pour des condamnations relatives à des infractions autres que celles prévues par la loi du 16 mars 1968.

2. La section de législation du Conseil d'État n'aperçoit, en outre, pas pour quelle raison cette disposition en projet ne concerne que la suspension probatoire, et non la suspension simple du prononcé.

3. Les observations qui précèdent valent également pour l'article 21 de l'avant-projet, relatif à la révocation du sursis probatoire.

Article 23

À l'article 23 de l'avant-projet, il convient de préciser que l'article 4*bis* de la loi du 21 juin 1985 'relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité', a été inséré par la loi 15 mai 2006.

Il convient également d'y préciser que la modification en projet concerne l'alinéa 1er de l'article 4*bis*, § 1er.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET ONTWERP

Met het oog op het halen van de doelstelling om tegen 2020 het jaarlijkse aantal verkeersdoden te reduceren tot maximaal vierhonderd twintig, strekt het voorliggende voorontwerp voornamelijk tot het strenger maken van de bestraffing van recidive op het stuk van overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, en de uitvoeringsbesluiten ervan en tot het efficiënter maken van die bestraffing door het ook voor overtredingen van de wet van 21 juni 1985 'betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen' en van de wet van 21 november 1989 'betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen' mogelijk te maken dat ze vastgesteld worden door middel van automatisch werkende toestellen en inzonderheid van "ANPR-camera's" (*Automatic Number Plate Recognition cameras*), in welke mogelijkheid artikel 62 van de wet van 16 maart 1968 reeds voorziet.

Met hetzelfde doel de verkeersonveiligheid te reduceren, strekt het voorontwerp er eveneens toe het maximale alcoholgehalte van het bloed te verlagen van 0,5 tot 0,2 gram per liter voor bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs van de categorie C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E of D+E (vrachtwagens, autobussen en autocars, met of zonder aanhangwagen) vereist is en voor de bestuurders van andere types van voertuigen die personenvervoer verrichten waarvoor dezelfde medische voorschriften gelden (bijvoorbeeld: taxichauffeurs, chauffeurs van limousines, ambulances, …) [1].

Het Grondwettelijk Hof heeft reeds herhaaldelijk aanvaard dat de wetgever op het stuk van het wegverkeer strengere straffen stelt op bepaalde gedragingen omdat ze bijzonder gevaarlijk zijn en het Hof heeft daarbij de aldus ontstane verschillen in de behandeling van de weggebruikers die de wet van 16 maart 1968 of de uitvoeringsbesluiten ervan overtreden hebben niet strijdig geacht met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet voor zover die verschillen betrekking hebben op categorieën die steunen op een objectief criterium, er een redelijke verantwoording voor bestaat en ze geen onevenredige gevolgen hebben.

[1] Deze vervoerdiensten worden opgesomd in artikel 43 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 'betreffende het rijbewijs'.

In zijn arrest nr. 161/2004 van 20 oktober 2004 heeft het Grondwettelijk Hof inzonderheid het volgende geoordeeld:

> "B.7. Het staat aan de wetgever, in het bijzonder wanneer hij een plaag wil bestrijden die andere preventieve maatregelen tot nog toe onvoldoende hebben kunnen indijken, te beslissen of voor een strengere bestraffing van sommige vormen van delinquentie moet worden geopteerd. Het aantal verkeersongevallen en de gevolgen daarvan verantwoorden dat diegenen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen het voorwerp uitmaken van daartoe geëigende procedures en sancties en dat bijzondere financieringsmethoden worden aangewend teneinde de preventie en de bestraffing van de misdrijven waaraan ze zich schuldig maken te verbeteren (…)"[2].

Volgens de maatstaf van deze rechtspraak moet geëvalueerd worden of de ontworpen bepalingen regelmatig zijn.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

Artikel 8

De inleidende zin van artikel 8 van het voorontwerp dient als volgt te worden gesteld:

"In artikel 45, eerste lid, van de wegverkeerswet, vervangen bij de wet van 18 juli 1990, worden de woorden, (… voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 9

Artikel 51, 2°, van de wet van 16 maart 1968 luidt als volgt:

> "2° in geval van veroordeling wegens overtreding van artikel 32 of van artikel 49, wanneer verval van het recht tot sturen tegen de bestuurder met toepassing van artikel 38, § 1, 5° of § 2, wegens overtreding van artikel 48, 1°, is uitgesproken;".[3]

Naar aanleiding van de vraag of ook die bepaling gewijzigd dient te worden, hebben de gemachtigde ambtenaren bevestigd dat dit het geval zou moeten zijn.

De ontworpen bepaling dient dan ook aldus herzien te worden dat daarbij niet alleen artikel 51, 3°, maar ook artikel 51, 2°, gewijzigd wordt.

---

[2] Zie eveneens de volgende arresten: GwH 18 april 2007, nr. 57/2007, B.3.2 tot B.3.4; GwH 14 februari 2008, nr. 13/2008, B.5; GwH 20 oktober 2009, nr. 163/2009, B.5; GwH 23 december 2009, nr. 203/2009, B.3 tot B.6; GwH 1 juli 2010, nr. 81/2010, B.6; GwH 13 januari 2011, nr. 5/2011, B.4; GwH 16 februari 2012, nr. 24/2012, B.4; GwH 3 mei 2012, nr. 62/2012, B.5.

[3] Deze bepaling is gewijzigd bij artikel 26 van de wet van 18 juli 1990 'tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen'.

Artikel 12

Artikel 12 van het voorontwerp strekt ertoe in artikel 59 van de wet van 16 maart 1968 een paragraaf 1/1 in te voegen, in verband waarmee in de commentaar bij dat artikel aangegeven wordt dat "die de mogelijkheid voorziet om, voorafgaand aan de ademtest of ademanalyse, met behulp van een toestel de aanwezigheid van alcohol van de betrokkene te detecteren". In de commentaar bij deze bepaling wordt voorts gesteld dat "(d)eze aanvulling … ertoe (strekt) een wettelijke basis te voorzien voor het gebruik van de zogenaamde samplingtoestellen door de politie".

In de wet die gewijzigd wordt, zouden de definities opgenomen moeten worden van de onderscheiden types van toestellen die gebruikt worden in het kader van de controle van de alcoholopname, namelijk de toestellen die worden gebruikt voor respectievelijk de *sampling* (nieuw), de ademtest en de ademanalyse. De commentaar bij deze bepaling zou op zijn minst aldus aangevuld moeten worden dat beter uitgelegd wordt wat de kenmerken zijn van die nieuwe toestellen, de zogenaamde *samplingtoestellen*, waarin ze verschillen van de toestellen die gebruikt worden voor de ademtests en de reden waarom die toestellen niet gehomologeerd hoeven te worden.

Artikel 17

1. Bij artikel 17 van het voorontwerp worden verscheidene wijzigingen aangebracht in artikel 65 van de wet van 16 maart 1968. De stellers van het voorontwerp dienen opmerkzaam gemaakt te worden op het bestaan van artikel 30 van de wet van 7 februari 2003 'houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid', waarbij in datzelfde artikel 65 een paragraaf 3*bis* wordt ingevoegd, maar van welk artikel nog niet bepaald is wanneer het in werking treedt.

Ter gelegenheid van het opstellen van het voorliggende voorontwerp dient te worden nagegaan of het raadzaam is die vorige wijziging op te heffen dan wel ze daarentegen in werking te laten treden. Voorts dient benadrukt te worden dat de uitvoerende macht die inwerkingtreding[4] niet kan blijven uitstellen zonder zich schuldig te maken aan schending van artikel 108 van de Grondwet.

2. In de Franse tekst van artikel 17, 1°, van het voorontwerp dienen in de woorden die ingevoegd worden de woorden "à cette loi" vervangen te worden door de woorden "à la présente loi".

3. In de Franse tekst van artikel 17, 3°, van het voorontwerp dient verwezen te worden naar artikel 216*bis* "du Code d'instruction criminelle".

[4] Deze opmerking kan worden verruimd tot alle wijzigingen die in de wet van 16 maart 1968 zijn aangebracht en waarvan de Koning nog niet bepaald heeft wanneer ze in werking treden, en meer in het bijzonder tot de bepalingen van de wet van 18 juli 1990, waarbij daarin de regeling van het rijbewijs met punten is ingevoerd.

Artikel 19

1. De stellers van het voorontwerp dienen er opmerkzaam op te worden gemaakt dat bij artikel 31, c), van de wet van 27 december 2012 'houdende diverse bepalingen betreffende justitie' in artikel 1, § 3, eerste lid, van de wet van 29 juni 1964 'betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie' reeds een soortgelijke wijziging wordt aangebracht als die waarin artikel 19 van het voorliggende voorontwerp voorziet.

Er dient evenwel te worden opgemerkt dat het voormelde artikel 31, c), alleen betrekking heeft op gevallen van opschorting van de uitspraak en uitstel van de tenuitvoerlegging gelast voor de volledige geldboete, terwijl de voorliggende bepaling eveneens betrekking heeft op het uitstel dat uitgesproken wordt voor een gedeelte van de geldboete.

De gemachtigde ambtenaren zijn het ermee eens dat de ontworpen bepaling aldus moet worden herzien dat rekening wordt gehouden met de wijziging die bij de wet van 27 december 2012 is aangebracht.

2. Men moet kunnen verantwoorden waarom dezelfde regeling niet toegepast zal kunnen worden wanneer de opschorting van de uitspraak of het uitstel van de tenuitvoerlegging gelast wordt voor een gedeelte van een gevangenisstraf of van een werkstraf.

Artikelen 20 en 21

1. Artikel 20 van het voorontwerp strekt ertoe in artikel 13 van de wet van 29 juni 1964, een paragraaf 1*bis* in te voegen, luidende:

> "§ 1*bis*. De probatieopschorting kan ook worden herroepen indien diegene voor wie de maatregel is genomen, gedurende de proeftijd een nieuwe overtreding pleegt van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer of van haar uitvoeringsbesluiten."

Gelet op de verantwoording die vervat is in de commentaar bij deze bepaling dient die bepaling aldus te worden herzien dat daarin gepreciseerd wordt dat dit nieuwe geval van herroeping alleen bettrekking heeft op de opschorting van de uitspraak van veroordelingen wegens overtredingen van de wet van 16 maart 1968 en van de uitvoeringsbesluiten ervan. Aangezien het hierbij gaat om een maatregel waardoor de bestraffing van daders van bepaalde overtredingen strenger gemaakt wordt, wordt in dit verband eveneens verwezen naar de algemene opmerking die hierboven is gemaakt.

In dezelfde gedachtegang vraagt de afdeling Wetgeving zich meer bepaald af of niet moet worden gedacht aan het geval van de herroeping van de opschorting van de uitspraak van gelijktijdige veroordelingen wegens een overtreding van de artikelen 419 of 420 van het Strafwetboek en een overtreding van de bepalingen van de wet van 16 maart 1968 of van de uitvoeringsbesluiten ervan.

Zoals die bepaling thans gesteld is, zou het begaan van een overtreding van de wet van 16 maart 1968 immers leiden tot de herroeping van een probatieopschorting toegestaan voor veroordelingen wegens andere overtredingen dan die waarin de wet van 16 maart 1968 voorziet.

2. De afdeling Wetgeving van de Raad van State ziet bovendien niet in waarom deze ontworpen bepaling alleen betrekking heeft op de probatieopschorting en niet op de gewone opschorting van de uitspraak.

3. De bovenstaande opmerkingen gelden eveneens voor artikel 21 van het voorontwerp, met betrekking tot de herroeping van het probatie-uitstel.

Artikel 23

In artikel 23 van het voorontwerp dient te worden aangegeven dat artikel 4*bis* van de wet van 21 juni 1985 'betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen' ingevoegd is bij de wet van 15 mei 2006.

Er behoort daarin eveneens gepreciseerd te worden dat de ontworpen wijziging betrekking heeft op artikel 4*bis*, § 1, eerste lid.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Colette GIGOT Pierre LIÉNARDY