



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 78.839/4
du 24 février 2026

advies 78.839/4
van 24 februari 2026

sur

over

un avant-projet de loi
‘modifiant la loi du
16 mars 1968 relative à la
police de la circulation
routière suite à l’adoption du
nouveau Code pénal et portant
des dispositions diverses et
modifiant 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’

een voorontwerp van wet ‘tot
wijziging van de wet van
16 maart 1968 betreffende de
politie over het wegverkeer als
gevolg van het nieuwe
Strafwetboek en houdende
diverse bepalingen en tot
wijziging 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’

Le 26 janvier 2026, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un avant-projet de loi 'modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière suite à l'adoption du nouveau Code pénal et portant des dispositions diverses et modifiant 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'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 24 février 2026. La chambre était composée de Luc DONNAY, président de chambre, Dimitri YERNAULT et Anne-Stéphanie RENSON, conseillers d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur, et Timo TALLGREN, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle d'Anne-Stéphanie RENSON.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 24 février 2026.

*

Op 26 januari 2026 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer als gevolg van het nieuwe Strafwetboek en houdende diverse bepalingen en tot wijziging 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'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 24 februari 2026. De kamer was samengesteld uit Luc DONNAY, kamervoorzitter, Dimitri YERNAULT en Anne-Stéphanie RENSON, staatsraden, en Charles-Henri VAN HOVE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur, en Timo TALLGREN, adjunct-auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Anne-Stéphanie RENSON.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 24 februari 2026.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique [‡] ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

FORMALITÉS PRÉALABLES

Conformément à l'article 6, § 4, 3^o, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', l'élaboration de l'avant-projet est soumise à la procédure d'association renforcée des gouvernements de région.

Les lettres de demande d'avis adressées aux gouvernements de région et datées du 22 décembre 2025 énoncent :

« Compte tenu de l'urgence que revêt ce dossier et conformément aux dispositions de l'article 4 du Protocole du 24 avril 2001 réglant l'association des Gouvernements des Régions à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, je vous saurais gré de bien vouloir me transmettre l'avis du Gouvernement de la Région [...] pour le 16 janvier 2026, considérant la réunion organisée le 15 décembre dernier avec les administrations régionales ».

Le 15 janvier 2026, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement wallon ont formulé respectivement un avis positif et un avis favorable assorti de trois remarques ¹.

Le Gouvernement flamand a, quant à lui, formulé un avis négatif sur l'avant-projet, en date du 23 janvier 2026, soit une semaine après l'expiration du délai de réponse fixé par l'autorité fédérale.

Interrogés sur le point de savoir si le Gouvernement flamand a formulé des réserves sur le délai fixé par l'autorité fédérale dans sa lettre de demande d'avis du 22 décembre 2025, les délégués ont répondu :

« Nous n'avons pas reçu de demande formelle de prolonger le délai prévu dans la demande d'avis de la part du gouvernement flamand. La réunion du 15 décembre a été organisée avec les administrations régionales en vue de pouvoir leur présenter le projet de loi et accélérer la procédure de demande d'avis. Le délai initialement envisagé de 15 jours [...] a finalement été prolongé compte tenu de la préoccupation exprimée par les administrations régionales au cours de cette réunion de pouvoir remettre un avis dans un délai court étant donné la période de congés de fin d'année. Aussi bien la Région wallonne que la Région de Bruxelles-Capitale ont remis un avis dans le délai demandé.

[‡] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

¹ Ces remarques portent sur l'article 41 de l'avant-projet, fixant ses modalités d'entrée en vigueur.

L'adoption du projet de loi avant l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal revêt une importance particulière afin que les tribunaux ne soient pas confrontés à des difficultés d'application des sanctions, par exemple en ce qui concerne les peines de déchéances qui sont prévues aussi bien dans le Code pénal que dans la loi sur la police de la circulation routière. C'est pour cette raison que nous sommes astreints à des délais fixes.

Compte tenu de ces éléments, une réunion de la conférence interministérielle n'a pas été organisée ».

Compte tenu des éléments de fait qui ont été exposés par les délégués concernant la manière dont l'autorité fédérale a procédé à l'association des gouvernements régionaux en l'espèce, et spécialement de la circonstance que le délai initialement envisagé pour la communication de leur avis a été prolongé à la demande des administrations régionales et de ce qu'aucune prolongation du délai fixé dans la demande d'avis n'a été formellement demandée par le Gouvernement flamand, il peut être raisonnablement admis que le caractère tardif – au regard des dispositions du protocole du 24 avril 2001 telles qu'appliquées par l'autorité fédérale dans sa demande d'avis² – de la communication de l'avis négatif du Gouvernement flamand justifie de ne pas devoir réunir une conférence interministérielle comme prévu à l'article 6, § 4, 3°, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

OBSERVATION GÉNÉRALE

L'exposé des motifs précise que l'intention de l'auteur de l'avant-projet est de réaliser une adaptation à droit constant de la loi 'relative à la police de la circulation routière', coordonnée le 16 mars 1968 (ci-après : la « loi du 16 mars 1968 ») :

« Le présent projet de loi a pour objectif d'adapter les différentes lois régissant les infractions pénales en matière de circulation routière aux principes généraux du droit pénal revisités par le livre I^{er} du Code pénal du 29 février 2024, lequel entrera en vigueur le 8 avril 2026 (ci-après : nouveau Code pénal). En effet, l'article 77 du livre I^{er} du nouveau Code pénal prévoit qu'à défaut de dispositions contraires, ses dispositions s'appliquent aux infractions prévues par les lois et règlements particuliers.

La loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, visée par le présent projet, est précisément une des lois particulières concernées.

L'adaptation de cette loi est réalisée à droit constant. La volonté du législateur est de conserver, autant que possible, la philosophie et les peines prévues actuellement par les lois particulières, tout en les adaptant aux principes généraux du livre I^{er} du nouveau Code pénal, et notamment aux niveaux de peine.

² Il est rappelé à cet égard que bien que ce protocole ne fasse pas en tant que tel partie des règles répartitrices de compétences dont le contrôle est assuré par la Cour constitutionnelle, cette dernière considère que « les dispositions de ce protocole précisent les principes de base de l'association, qui constitue elle-même un élément des règles précitées (article 30bis de la même loi spéciale) » (C.C., 21 novembre 2013, n° 158/2013, B.8.3).

L'article 78 du nouveau Code pénal contient un mécanisme de conversion des peines, et des règles transitoires spécifiques applicables aux faits commis après l'entrée en vigueur du nouveau Code (ou avant celle-ci, pour autant que la loi nouvelle soit plus douce), afin de maintenir le plus possible le statu quo antérieur dans l'hypothèse où une loi particulière n'aurait pas été adaptée aux dispositions du livre Ier du nouveau Code pénal. Cette disposition a servi d'inspiration pour le présent projet de loi, particulièrement en ce qui concerne la conversion des peines actuellement prévues par la loi du 16 mars 1968, aux niveaux de peines prévus par le nouveau Code pénal ».

Il ressort de l'exposé des motifs que la volonté affichée par l'auteur de l'avant-projet est de faire coïncider, dans la mesure du possible, les peines actuellement en vigueur avec le système des peines prévu dans le nouveau Code pénal, notamment l'échelle de niveaux de peine.

Les modifications des peines d'emprisonnement à l'examen consistent en l'assimilation pure et simple des échelles de peines particulières prévues antérieurement avec le système d'échelle de peines mis en place par le Code pénal, notamment au niveau des fourchettes d'emprisonnement prévues.

Cette assimilation a pour conséquence de relever le plancher de la peine d'emprisonnement minimum, le cas échéant substantiellement, ou de modifier le plafond de la peine, à la hausse ou à la baisse, en fonction des dispositions et ce, contrairement à la volonté affichée dans l'exposé des motifs, de maintenir un droit constant, moyennant les adaptations nécessaires.

L'article 36 du nouveau Code pénal prévoit en effet que la peine de niveau 2 est une peine (pour ce qui concerne l'emprisonnement) de six mois à trois ans d'emprisonnement. Le même article prévoit, pour ce qui concerne la peine de niveau 3, un emprisonnement de plus de trois ans à cinq ans.

L'assimilation pure et simple évoquée a pour conséquence, à titre d'exemple, que la peine d'emprisonnement prévue par l'article 30 de la loi du 16 mars 1968 passe d'un minimum de huit jours actuellement, à six mois dans la disposition en projet. Dans le même sens, la peine d'emprisonnement prévue à l'article 33, § 2, alinéa 1^{er}, de la loi du 16 mars 1968 passe d'un minimum de quinze jours à six mois. Enfin, le plancher de la peine d'emprisonnement pour l'infraction prévue à l'article 33, § 2, alinéa 2, de la loi du 16 mars 1968 passe de quinze jours à plus de trois ans.

Du côté du plafond de la peine, l'assimilation avec l'échelle des peines du Code pénal a pour conséquence, par exemple, que l'infraction prévue à l'article 33, § 2, alinéa 2, de la loi du 16 mars 1968 passe de quatre à cinq ans. De la même manière, la sanction de l'infraction prévue à l'article 36, alinéa 1^{er}, de la loi du 16 mars 1968 passe de deux à trois ans.

Interrogés sur cette discordance apparente entre la volonté de maintenir le droit constant et les modifications envisagées, les délégués ont répondu :

« Avec le [nouveau Code pénal (NCP)], le législateur a uniformisé et rendu cohérent la gradation des sanctions pénales en fonction de la gravité des faits. Il n'y a plus de différence d'échelle de peine d'une infraction à une autre sans qu'il soit possible d'en percevoir la cohérence. Avec le NCP, tous les faits qui seront évalués comme relevant du niveau 2 seront passibles des mêmes peines.

Le NCP prévoit légalement une exception à propos des amendes pour les lois particulières (v. art 78 NCP).

Sous réserve des amendes, il faut absolument éviter de toucher aux échelles des niveaux en prévoyant des peines d'emprisonnement qui ne correspondraient plus à celles du NCP. À défaut, on porterait immédiatement atteinte au travail législatif très important qui a abouti aux lois du 29.02.2024. Il n'y aurait en outre pas de cohérence de prévoir qu'une infraction est passible d'une peine de niveau 3 (emprisonnement possible de 3 à 5 ans pour les personnes physiques [art. 36 du NCP]) pour prévoir juste après que l'emprisonnement serait finalement de 15 jours à 4 ans (art. 33 § 2 al. 2 de la loi de 1968).

Dans le projet de loi modifiant la loi du 16 mars 1968, pour déterminer à quel niveau se situerait la sanction, il a strictement été tenu compte de ce que prévoit l'article 78 § 1^{er} du NCP.

À propos de la peine d'emprisonnement minimale qui passe à 6 mois. Il s'agit là encore d'une décision de notre législateur dans le NCP. La philosophie est maintenant que les courtes peines d'emprisonnement ne présentent pas d'intérêt. Le législateur a dès lors décidé en 2024 qu'il n'y aurait plus de peine d'emprisonnement de courte durée en imposant aux juges d'envisager d'autres peines en priorité. L'article 27 du NCP prévoit en effet notamment : '... La peine d'emprisonnement constitue l'ultime recours et elle ne peut être prononcée que lorsque les objectifs de la peine ne peuvent pas être atteints par une des autres peines ou mesures prévues par la loi.

Si le juge estime qu'il y a lieu d'infliger une peine de niveau 2 pour sanctionner l'infraction et qu'il opte, dans ce niveau de peine, pour la peine d'emprisonnement, il indique les raisons pour lesquelles les objectifs de la peine ne sont pas atteints par une des autres peines de niveau 2 ...'.

Dès lors, si le juge estime que les faits passibles d'une peine de niveau 2 ne pourraient justifier une peine de 6 mois d'emprisonnement, il fera application d'une autre peine prévue pour ce niveau ou il fera application de circonstances atténuantes afin de descendre de niveau et ne prononcer qu'une amende. L'admission de circonstances atténuantes pour les peines de niveau 3 permet de redescendre au niveau 1. Déjà sous la législation actuelle, pour les infractions pour lesquelles la loi prévoit qu'un emprisonnement et/ou une amende peuvent être prononcés, le juge fait également ce choix. Il n'y a donc pas fondamentalement de différence à ce propos si ce n'est que les justiciables ne seront plus piégés avec de petites peines non mises à exécution jusqu'à ce que l'accumulation entraîne une incarcération de longue durée ».

Il est pris acte de ces explications.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 3

1. L'article 27bis – Droit constant, alinéa 3, première phrase, en projet de la loi du 16 mars 1968, énonce :

« L'article 62 du même Code ne s'applique pas au concours constitué, d'une part, d'infractions à la présente loi ou aux arrêtés pris en exécution de celle-ci et, d'autre part, d'autres infractions à la présente loi ou aux arrêtés pris en exécution de celle-ci ou à d'autres lois ».

Le principe de la non-application des règles de concours d'infractions résultant chacune d'un fait différent (article 62 du Code pénal) aux infractions à la loi du 16 mars 1968 ou à ses arrêtés d'exécution étant ainsi établi, la question de la portée exacte des règles complémentaires énoncées dans l'article 27bis, alinéa 3, seconde phrase, et alinéa 4, peut être posée. Interrogés sur ce point, les délégués ont répondu :

« L'article 27bis al. 3 a été libellé de cette manière sur proposition des membres de la commission de réforme du Code pénal, qui avaient formulé la remarque suivante :

‘Nous pensons qu'il est opportun de prévoir qu'en cas de concours entre des infractions de la loi relative à la circulation routière et d'autres infractions, il ne faut pas appliquer l'article 62 : en effet, il s'agirait d'une tâche impossible pour les juges de police de vérifier à chaque fois si le prévenu n'a pas été poursuivi pour d'autres faits (et inversement pour les juges correctionnels de vérifier s'il n'y a pas de poursuites pour des faits de roulage)’.

Complémentairement, en réponse aux observations du Conseil d'État :

L'article 27bis al. 3, première phrase pose le principe : non application de l'article 62 NCP à la loi de 1968 et ses arrêtés d'exécution.

L'article 27bis al. 3, deuxième phrase pourrait paraître surabondante mais elle permet de mieux comprendre la norme. Et elle indique surtout qu'en cas de connexité ou d'indivisibilité, il est fait application de l'article 62 du NCP.

L'article 27bis al. 4 : L'article 62 § 3 *in fine* du NCP prévoit que ‘les peines accessoires sont cumulées dans les limites prévues par la loi’. Il est donc nécessaire de préciser dans la loi du 16.03.1968 que le juge peut prononcer la peine de déchéance du droit de conduire autant de fois qu'il y a, dans le concours, d'infractions susceptibles de donner lieu à l'application de cette peine accessoire. Il s'agit également d'une disposition qui a été recommandée par les membres de la commission de réforme du Code pénal.

Eu égard à la remarque, il me semble que l'article 61 du NCP devrait également être visé dans l'alinéa 4 car il y est prévu la même chose à propos des peines accessoires ».

Le commentaire et le dispositif de l'article 3 seront complétés sur ce point.

2. De l'accord des délégués, l'article 27bis, alinéa 2, en projet sera complété en y ajoutant la dérogation à l'article 47 du Code pénal relatif à la déchéance des droits civils et politiques.

3. Dans la version néerlandaise, il y a lieu d'écrire « overtreding van (een wet, een bepaling, een artikel) » et non « overtreding op (een wet, een bepaling, een artikel) ». Cette observation vaut pour l'ensemble de l'avant-projet.

Article 4

L'article 4 vise à insérer dans l'article 28 de la loi du 16 mars 1968 une définition de la notion de « véhicule à moteur ». Celle-ci vise à limiter la portée de cette notion aux seuls véhicules appartenant aux catégories pour lesquelles un permis de conduire est exigé, et définies par le Roi en exécution de l'article 26 de la loi, auxquels sont ajoutés les seuls cyclomoteurs dont la vitesse maximale est de 25 km/h.

Cette nouvelle définition par le législateur lui-même s'écarte des définitions figurant notamment dans les dispositions de rang réglementaire suivantes :

– l'article 2.16 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 'portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique' et l'article 2.24 de l'arrêté royal du 3 juin 2024 'relatif au Code de la voie publique' ³ ;

– l'article 1^{er}, 3^o, de l'arrêté royal du 23 mars 1998 'relatif au permis de conduire' ⁴.

Comme il n'appartient en principe pas au Roi de donner à une notion une définition différente de celle que lui donne la loi dont il pourvoit à l'exécution, les dispositions réglementaires précitées, ainsi que les systèmes de définition des différentes catégories et sous-catégories de véhicules à moteur dans lesquelles elles s'insèrent devront par conséquent être revus pour les mettre en conformité avec l'article 28, alinéa 2, en projet, sauf à prévoir expressément la possibilité pour le Roi de déroger à cette nouvelle définition ⁵.

Article 6

1. Dans la phrase liminaire, les mots « modifié par les lois du 27 novembre 2015, du 7 décembre 2017, du 17 janvier 2019 et du 16 mai 2024 » seront remplacés par les mots « modifiés en dernier lieu par la loi du 16 mai 2024 » ⁶, les autres modifications citées ayant été apportées par des normes régionales.

³ « tout véhicule pourvu d'un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres ».

⁴ « tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails ».

⁵ À l'instar de ce que prévoient plusieurs dispositions du Code belge de la Navigation (voir notamment les articles 1.1.1.1, § 1^{er}, 2.1.1.2 à 2.1.1.4, et 3.1.1.2 à 3.1.1.6).

⁶ Il est également possible de citer l'ensemble des modifications encore en vigueur au niveau fédéral.

2. Comme le précise le commentaire de l'article :

« Le montant de l'amende correspond aux montants prévus actuellement, multipliés par 8 conformément aux décimes additionnels applicables à l'heure actuelle, étant donné que le compteur des décimes additionnels sera remis à zéro lors de l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal ».

Depuis l'adoption de la loi du 29 février 2024 'introduisant le livre I^{er} du Code pénal', les décimes additionnels ont toutefois été portés de 70 à 90 par l'article 2 de la loi du 19 décembre 2025 'relative à la majoration des décimes additionnels et à l'aggravation des amendes en cas d'infraction au Code pénal social commise avec un facteur aggravant', entré en vigueur le 1^{er} février 2026.

Interrogés sur ce point, les délégués ont répondu :

« Il est déjà tenu compte, dans le présent projet de loi, du projet de loi modifiant la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales, le code pénal social et diverses dispositions de droit pénal social, sur lequel la section de législation a remis l'avis n° 78.472 le 24 décembre [...]. Compte tenu du fait de l'approbation probable de cette loi par le Parlement d'ici le 8 avril (le cabinet de la Ministre de la Justice me confirme que la procédure de dépôt est en cours), il a été opté pour le maintien des montants des amendes tels qu'ils sont multipliés par le facteur 8 et non 10, afin d'éviter le risque que les montants ne soient doublement majorés ».

Il est pris acte de cette explication.

La section de législation attire néanmoins l'attention de l'auteur de l'avant-projet sur le fait qu'en cas de non-adoption du projet de loi ayant fait l'objet de l'avis 78.472/16 donné le 24 décembre 2025 sur un avant-projet de loi « modifiant la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales, le code pénal social et diverses dispositions de droit pénal social »⁷, le montant des amendes en projet ne correspondra plus au droit actuellement en vigueur, contrairement à l'intention poursuivie par l'auteur de l'avant-projet. Dans cette hypothèse, il veillera à modifier à nouveau ces montants pour les adapter.

Cette observation vaut pour l'ensemble des amendes dont le montant est revu dans la suite du dispositif.

3. La « détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes telles que définies à l'article 1^{er}, j), de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968 » relève de la compétence des régions, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, XII, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980. Les régions sont également compétentes pour déterminer la sanction applicable en cas de dépassement des limites de vitesse qu'elles fixent.

L'article 6, 8^o, (article 29, § 3, alinéa 1^{er}, en projet) sera revu afin d'en circonscrire la portée aux seules infractions en matière de dépassement de la vitesse maximale autorisée demeurant de la compétence de l'autorité fédérale.

⁷ *Doc. parl.*, Chambre, 2025-2026, n° 56-1373/001, pp. 74-88.

Article 7

Interrogés sur l'utilisation du terme « contrevenant » au 3°, particulièrement dans la mesure où le livre I^{er} du Code pénal utilise le terme « auteur de l'infraction » et sur la question de savoir s'il ne convenait pas d'utiliser, dans un souci de sécurité juridique, une terminologie juridique uniforme, les délégués ont répondu :

« L'abandon du terme contrevenant n'a pas été abordé dans le cadre du présent projet de loi. Les termes 'auteur de l'infraction' pourraient effectivement être plus adéquats aujourd'hui. Cependant, une analyse complète du texte devrait être réalisée à cette fin, ce qui nécessite un certain temps ».

La section de législation conseille dès lors de remplacer le mot « contrevenant » par les mots « auteur de l'infraction ».

Article 8

Dans le membre de phrase liminaire de l'article 8, il sera précisé que l'article 29^{ter} de la loi du 16 mars 1968 a été inséré par la loi du 4 août 1996.

Article 9

1. Les 4° et 5° visent à modifier l'article 30, § 2, de la loi du 16 mars 1968 afin d'adapter aux dispositions du livre I^{er} du nouveau Code pénal les peines prévues en cas d'infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 23, § 1^{er}, 2° et 4°, de la même loi.

Comme le confirment expressément les travaux parlementaires de la Sixième Réforme de l'État ⁸, la mise en œuvre des habilitations confiées au Roi par l'article 23, § 1^{er}, 2° et 4°, de la loi du 16 mars 1968 relève dorénavant de la compétence des régions.

Les régions sont, dès lors, seules compétentes pour modifier la sanction applicable en cas d'infraction à ces mêmes dispositions.

Les 4° et 5° seront par conséquent omis.

2. Le 8° (article 30, § 4, en projet) sera également revu afin d'éviter tout empiètement, en matière de récidive spéciale, sur la compétence des régions, relativement aux infractions visées à l'article 30, § 2, de la loi du 16 mars 1968.

La rédaction du 8° sera également revue afin d'assurer sa cohérence avec les autres dispositions de l'avant-projet définissant des hypothèses de récidive spéciale.

⁸ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 146.

Article 16

Dans la phrase liminaire, il sera précisé que l'article 37 de la loi du 16 mars 1968 a été modifié pour la dernière fois par la loi du 7 février 2003.

Article 18

Au 2°, les mots « inséré par la loi du 16 mars 1999 » seront omis, la phrase liminaire de l'article 18 mentionnant déjà que l'article 37*bis* de la loi du 16 mars 1968 a été « modifié en dernier lieu par la loi du 9 mars 2014 ».

Article 19

De l'accord des délégués, le 5° sera revu afin d'y préciser les modalités d'insertion des mots « ou est titulaire d'un titre qui en tient lieu » dans l'article 38, § 5, alinéa 1^{er}, de la loi du 16 mars 1968⁹.

Article 22

1. L'alinéa que la disposition de l'avant-projet vise à insérer dans l'article 45 de la loi du 16 mars 1968 s'insérera plus logiquement entre les alinéas 1^{er} et 2 actuels.

La phrase liminaire de l'article 22 sera revue en ce sens.

2. Interrogés sur la nature de la motivation prévue à l'article 22 et notamment sur la question de savoir si celle-ci différerait de l'obligation générale de motiver tout jugement édictée à l'article 149 de la Constitution, les délégués ont répondu :

« Il s'agit effectivement d'une motivation spéciale qui se juxtapose à l'obligation de motivation découlant de l'article 149 de la Constitution. Cette exigence est particulière à la loi de 1968 et a déjà été utilisée à d'autres occasions, notamment à l'article 29, § 1^{er}, al. 1^{er}, et § 3, al. 4, et à l'article 37/1, § 1^{er}, al. 2, et § 2. Il s'agit d'une exigence de motivation 'en creux' destinée à permettre au juge de s'écarter de la peine par défaut que représente la déchéance ».

Le dispositif sera revu afin d'y faire apparaître le caractère spécial de cette motivation.

⁹ Compte tenu de l'ajout dans cette disposition d'une phrase supplémentaire par l'article 5, 4°, de la loi du 16 mai 2024 'modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, introduisant des formations de réintégration'.

Article 24

La structure de l'article 24 sera revue afin d'y mentionner expressément, dans la version française, le remplacement de l'article 49, alinéa 1^{er}, de la loi du 16 mars 1968, opéré par l'article 24, 1^o, et d'y distinguer plus clairement, dans la version néerlandaise, le remplacement effectué par l'article 24, 1^o, de la modification opérée ultérieurement par l'article 24, 2^o.

Article 25

Dans la phrase liminaire, il sera précisé que l'article 49/1 de la loi du 16 mars 1968 a été inséré par la loi du 18 juillet 2012 ¹⁰.

Article 30

1. Interrogés sur le régime de nullité procédurale mis en place par l'article 30, et notamment sur la question de savoir si celle-ci était ou non absolue, les délégués ont répondu :

« Les informations obligatoires (telles que le nom ou les motifs) dans une requête unilatérale sont prescrites sous peine de nullité absolue. Cela signifie que le non-respect de ces exigences de forme touche à l'ordre public et devrait être prononcée d'office par le juge, étant donné qu'une procédure unilatérale constitue une exception au principe fondamental du contradictoire (cf. l'article 1026 du Code judiciaire). Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une disposition de droit pénal, le droit commun des nullités prévu par le Code judiciaire ne nous semble pas adapté en l'espèce ».

Le commentaire de l'article sera, à tout le moins, complété sur ce point.

2. Interrogés sur la proportionnalité de l'exclusion absolue de la faculté pour le requérant d'adresser une nouvelle requête ayant le même objet avant un délai de trois mois, notamment en cas de rejet de la requête pour nullité de celle-ci, les délégués ont répondu :

« Le délai de trois mois ne nous semble pas disproportionné, et ce pour plusieurs raisons.

D'une part, la personne concernée peut d'abord demander au Procureur du Roi la levée de l'immobilisation, qui doit statuer dans un délai court de 15 jours (§ 3). Ce n'est qu'en cas de réponse négative que le § 3/1 offre une deuxième chance à la personne concernée de déposer une requête auprès du juge de police (qui rendra également sa décision dans un délai court de 15 jours). En cas de défaut, une procédure d'opposition est prévue.

¹⁰ Article 3 de la loi du 18 juillet 2012 'modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la restitution du permis de conduire en cas de déchéance du droit de conduire'.

Or, le texte actuel du § 3/1 contient déjà une disposition similaire stipulant qu'un délai de trois mois doit s'écouler avant qu'une nouvelle requête puisse être introduite. D'une part, la procédure prévue à l'article 58*bis* de la loi garantit les droits de la défense d'une manière satisfaisante, d'autre part, il convient de veiller à ce que l'appareil judiciaire puisse fonctionner dans des délais aussi courts. La charge de travail à cet égard ne doit pas être sous-estimée.

Il ne nous semble donc pas opportun de déroger au délai de trois mois ».

Il est pris acte de ces explications.

Article 31

L'article 31 sera complété afin d'y modifier également l'article 60, § 5, alinéa 4, de la loi du 16 mars 1968 pour tenir compte de l'abrogation du paragraphe 4*bis* par le 6°.

Article 33

Le délai de transmission de la copie des procès-verbaux dressés par les agents qualifiés ¹¹ est actuellement fixé à quatorze jours à compter de la date de constatation des infractions par l'article 62, alinéa 8, de la loi du 16 mars 1968.

L'article 33 vise à porter ce délai à trente jours et à prévoir qu'il ne commence à courir que lorsque l'identité et l'adresse du contrevenant identifié, du titulaire de la plaque d'immatriculation ou du conducteur habituel peuvent être établies, si elles ne l'ont pas été immédiatement.

Comme le relève le commentaire de cette disposition, cette modification peut s'appuyer sur l'article 5*bis*, paragraphe 2, de la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 'facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière', inséré par l'article 1^{er}, 9), de la directive (UE) 2024/3237 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 'modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière', lequel dispose :

« 2. L'avis d'infraction routière adressé au détenteur, au propriétaire ou à l'utilisateur final du véhicule est émis au plus tard onze mois après l'infraction en matière de sécurité routière, lorsque les consultations automatisées visées à l'article 4, paragraphe 1, ont abouti et que l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction a établi l'identité et l'adresse du détenteur, du propriétaire ou de l'utilisateur final du véhicule, avec le degré de certitude requis par son droit national.

Lorsque les consultations automatisées visées à l'article 4, paragraphe 1, n'ont pas abouti ou si l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction n'a pas été en mesure d'établir l'identité et l'adresse du détenteur, du propriétaire ou de l'utilisateur final du

¹¹ Ou de la lettre de notification visée à l'article 5 de la directive 2015/413/UE. La notion de « lettre de notification » a été remplacée par celle d'« avis d'infraction » depuis le remplacement de l'article 5 par l'article 1^{er}, 8), de la directive (UE) 2024/3237.

véhicule avec le degré de certitude requis par son droit national, l'avis d'infraction routière est émis au plus tard cinq mois après que l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction a établi ces informations ».

Afin d'assurer une transposition complète de l'article 5*bis*, paragraphe 2, la disposition en projet doit toutefois être complétée par l'ajout d'une date d'échéance ultime du délai de communication de la copie du procès-verbal ou de l'avis d'infraction dans l'hypothèse où l'identité ou l'adresse ne peuvent être établies immédiatement.

Il doit également être rappelé que l'exigence de la communication dans un délai suffisamment bref de la copie du procès-verbal ou de l'avis d'infraction se justifie par la valeur probante légale particulière que leur attribue l'article 62 de la loi du 16 mars 1968.

Comme l'a observé la Cour constitutionnelle :

« B.8. La valeur probante légale particulière qui est conférée par l'article 62 en cause aux procès-verbaux dont la copie doit être adressée au contrevenant dans le délai qu'il prévoit, constitue une exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement, ainsi qu'à la règle de la libre administration de la preuve en matière répressive, le juge appréciant, selon sa propre conviction, la valeur probante d'un élément déterminé. Ces procès-verbaux ont dès lors pour effet de placer le prévenu dans une situation qui diffère de celle qui est la règle en droit de la procédure pénale.

Une telle mesure se justifie par la difficulté d'administrer la preuve de la commission d'infractions qui, comme la Cour l'a indiqué en B.7, ne sont souvent apparentes que de manière fugitive et dont la constatation est rendue plus difficile par la mobilité du véhicule. Le délai de quatorze jours fixé à l'alinéa 8 de la disposition en cause permet au contrevenant d'apporter la preuve contraire, cette preuve pouvant être administrée par tous les moyens de preuve légaux que le juge appréciera »¹².

La fixation de cette date d'échéance ultime doit dès lors permettre d'éviter d'ouvrir un délai de communication à ce point étendu qu'il porterait atteinte de manière disproportionnée aux droits de la personne poursuivie.

Article 38

Dans la phrase liminaire, il sera précisé que l'article 68 de la loi du 16 mars 1968 a été remplacé (et non inséré) par la loi du 18 juillet 1990.

¹² C.C., 17 mars 2016, n° 45/2016. Voir également C.C., 14 juillet 1997, n° 48/1997, B.2.1 à B.3.3, ainsi que la jurisprudence de la Cour de cassation citée dans le commentaire de l'article 32.

Article 40

1. Dans la phrase liminaire, il sera précisé que l'article 3 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 modifié par la loi du 9 mars 2014 ¹³.

2. Il est renvoyé à l'observation formulée sous l'article 33 de l'avant-projet pour ce qui concerne la modification des délais de transmission des procès-verbaux de constat d'infraction à la loi du 21 juin 1985 et aux arrêtés qui ont pour objet les conditions techniques relatives aux véhicules de transport par terre, à leurs éléments et aux accessoires de sécurité.

Article 41

La disposition de l'avant-projet comporte trois alinéas qui prévoient un étalement en trois phases de l'entrée en vigueur des modifications apportées aux lois du 16 mars 1968 et du 21 juin 1985.

L'alinéa 1^{er} énumère les dispositions qui entreront en vigueur « le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de dix jours prenant cours le jour suivant sa publication au *Moniteur belge* ». De l'accord des délégués, l'article 28, 4°, y sera ajouté.

L'alinéa 2 énumère ensuite les dispositions qui entreront en vigueur à la même date que le livre I^{er} du nouveau Code pénal, à savoir le 8 avril 2026. Compte tenu de la date à laquelle le présent avis est donné, il conviendra d'être particulièrement attentif à ce que l'avant-projet soit adopté et publié avant cette date, sauf à revoir cette dernière ; la rétroactivité ne pouvant être admise en l'espèce, s'agissant de dispositions pénales.

L'alinéa 3 énumère enfin les dispositions de l'avant-projet dont la fixation de la date d'entrée en vigueur est confiée au Roi. Cette disposition sera complétée par l'ajout d'une date ultime d'entrée en vigueur, afin d'éviter que le pouvoir exécutif ne méconnaisse la volonté du législateur ¹⁴.

Par ailleurs, le commentaire de cette disposition explique ce choix pour ce qui concerne les dispositions relatives à l'ajout de la kétamine parmi les substances psychoactives prohibées (articles 18, 2°, 32, 35 et 36 de l'avant-projet). Il ne comporte, par contre, aucune explication pour ce qui concerne les dispositions de l'avant-projet liées à la suspension du droit de conduire prononcée conformément à l'article 65/1, § 10, de la loi du 16 mars 1968 (articles 9, 2°, 24, 2°, et 28, 3°, de l'avant-projet).

¹³ Loi du 9 mars 2014 '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', article 30.

¹⁴ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation 154.1.1 et formule F 4-5-2-1.

Interrogés sur ce point, les délégués ont répondu :

« L'entrée en vigueur des dispositions relatives aux suspensions du droit de conduire consécutives à la non-exécution d'un ordre de paiement est effectivement dépendante de l'adoption d'un arrêté royal d'exécution. Un tel arrêté est déjà prévu dans le cadre de l'article 65/1, § 10, alinéa 5, et un projet a été préparé à cette fin. Cet arrêté règlera également l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions (art. 9, 2°, 24, 2° et 28, 3°). La mise en œuvre de la suspension du droit de conduire dépend cependant de procédures qui doivent encore être établies par le SPF Justice et le ministère public. Ces procédures requièrent une intégration dans les applications informatiques de la Justice et un certain degré d'automatisation. Ce travail n'a pas encore pu être finalisé aujourd'hui et nous n'avons pas d'indication sur le moment où les services de la Justice seront prêts. Dès lors, le plus prudent nous semble être de laisser au Roi le soin de fixer la date d'entrée en vigueur de l'ensemble des dispositions réglementaires relatives aux suspensions du droit de conduire afin de s'assurer qu'elles pourront être effectivement appliquées sur le terrain ».

Le commentaire de l'article sera, à tout le moins, complété sur ce point.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving zich, overeenkomstig artikel 84, § 3, van de gecoördineerde wetten, voornamelijk tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, de rechtsgrond[‡] en de vraag of de voorgeschreven vormvereisten zijn vervuld.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ moeten de gewestregeringen nauwer betrokken worden bij het uitwerken van het voorontwerp.

In de brieven waarin de gewestregeringen om advies verzocht worden en die gedateerd zijn 22 december 2025 staat het volgende:

“Gezien de urgentie van deze aangelegenheid en overeenkomstig de bepalingen van artikel 4 van het protocol van 24 april 2001 tot regeling van de betrokkenheid van de gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, verzoek ik u beleefd mij het advies van de (...) Regering voor 16 januari 2026 mee te delen, gezien de vergadering met de gewestelijke administraties van 15 december ll.”

Op 15 januari 2026 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een positief advies geformuleerd en de Waalse Regering een gunstig advies dat drie opmerkingen bevat.¹

De Vlaamse Regering heeft harerzijds op 23 januari 2026 een negatief advies uitgebracht over het voorontwerp, dat wil zeggen een week na het verstrijken van de antwoordtermijn die door de federale overheid was vastgesteld.

Op de vraag of de Vlaamse Regering voorbehoud gemaakt heeft bij de termijn die door de federale overheid in haar brief met de adviesaanvraag van 22 december 2025 vastgesteld was, hebben de gemachtigden het volgende geantwoord:

“Nous n’avons pas reçu de demande formelle de prolonger le délai prévu dans la demande d’avis de la part du gouvernement flamand. La réunion du 15 décembre a été organisée avec les administrations régionales en vue de pouvoir leur présenter le projet de loi et accélérer la procédure de demande d’avis. Le délai initialement envisagé de 15 jours (...) a finalement été prolongé compte tenu de la préoccupation exprimée par les administrations régionales au cours de cette réunion de pouvoir remettre un avis dans un délai court étant donné la période de congés de fin d’année. Aussi bien la Région wallonne que la Région de Bruxelles-Capitale ont remis un avis dans le délai demandé.

L’adoption du projet de loi avant l’entrée en vigueur du nouveau Code pénal revêt une importance particulière afin que les tribunaux ne soient pas confrontés à des difficultés d’application des sanctions, par exemple en ce qui concerne les peines de déchéances qui

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

¹ Die opmerkingen hebben betrekking op artikel 41 van het voorontwerp waarbij de nadere regels bepaald worden inzake de inwerkingtreding ervan.

sont prévues aussi bien dans le Code pénal que dans la loi sur la police de la circulation routière. C'est pour cette raison que nous sommes astreints à des délais fixes.

Compte tenu de ces éléments, une réunion de la conférence interministérielle n'a pas été organisée."

Gelet op de feitelijke elementen die door de gemachtigden uiteengezet zijn met betrekking tot de wijze waarop de federale overheid de gewestregeringen *in casu* bij de uitwerking van het voorliggende voorontwerp betrokken heeft, en in het bijzonder op de omstandigheid dat de oorspronkelijk voorgestelde termijn waarin ze hun advies dienden te geven op verzoek van de gewestelijke administraties verlengd is, en de Vlaamse Regering niet uitdrukkelijk verzocht heeft om een verlenging van de termijn die in de adviesaanvraag was vastgesteld, kan in redelijkheid aangenomen worden dat het feit dat het negatieve advies van de Vlaamse Regering te laat is uitgebracht - gelet op de bepalingen van het protocol van 24 april 2001 zoals ze door de federale overheid in haar adviesaanvraag toegepast worden² - rechtvaardigt dat geen interministeriële conferentie georganiseerd wordt zoals daarin is voorzien in artikel 6, § 4, 3°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

ALGEMENE OPMERKING

In de memorie van toelichting staat dat het de bedoeling is van de steller van het voorontwerp dat de aanpassing van de wet 'betreffende de politie over het wegverkeer', gecoördineerd op 16 maart 1968 (hierna: de "wet van 16 maart 1968") gebeurt met behoud van het geldende recht:

"Dit wetsontwerp heeft tot doel de verschillende wetten die strafrechtelijke inbreuken inzake het wegverkeer bevatten, aan te passen aan de algemene beginselen van het strafrecht. Deze beginselen werden herzien in boek I van het Strafwetboek van 29 februari 2024, dat op 8 april 2026 in werking treedt (hierna: nieuw Strafwetboek). Artikel 77 van boek I van het nieuwe Strafwetboek bepaalt immers dat, tenzij anders bepaald, de bepalingen ervan van toepassing zijn op de misdrijven die bij de bijzondere wetten en verordeningen strafbaar zijn gesteld.

De wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, waarop dit wetsontwerp betrekking heeft, is precies een van de bijzondere wetten in kwestie.

De aanpassing van deze wet gebeurt met behoud van het geldende recht. De wil van de wetgever bestaat erin om zoveel mogelijk de filosofie en de straffen die momenteel in de bijzondere wetten zijn voorzien, te behouden, en tegelijkertijd deze aan te passen aan de algemene beginselen van boek I van het nieuwe Strafwetboek, en met name aan de strafniveaus.

Artikel 78 nieuw Strafwetboek bevat een mechanisme voor de omzetting van straffen en specifieke overgangsregels die van toepassing zijn op feiten die zijn gepleegd

² In dat verband wordt erop gewezen dat, hoewel dat protocol niet als dusdanig deel uitmaakt van de bevoegdheidsverdelende regels op de naleving waarvan het Grondwettelijk Hof toezicht houdt, dat Hof van oordeel is dat "de bepalingen ervan de basisbeginselen [preciseren] van de betrokkenheid, die zelf wel onderdeel vormt van de voormelde regels (artikel 30bis van dezelfde bijzondere wet)" (GwH 21 november 2013, nr. 158/2013, B.8.3).

na de inwerkingtreding van het nieuwe Wetboek (of vóór de inwerkingtreding ervan, voor zover de nieuwe wet milder is), om de vroegere status quo zoveel mogelijk te behouden in het geval dat een bepaalde wet niet zou zijn aangepast aan de bepalingen van boek I van het nieuwe Strafwetboek. Deze bepaling vormt een inspiratiebron voor dit wetsontwerp, met name wat betreft de omzetting van de straffen die momenteel zijn voorzien in de wet van 16 maart 1968, naar de straffen die zijn voorzien in het nieuwe Strafwetboek.”

Uit de memorie van toelichting blijkt duidelijk dat de steller van het voorontwerp de thans geldende straffen in de mate van het mogelijke wil laten samenvallen met de strafregeling waarin het nieuwe Strafwetboek voorziet, met name met de schaal van de strafniveaus.

De voorliggende wijzigingen van de gevangenisstraffen komen erop neer dat de bijzondere schalen van straffen waarin vroeger voorzien werd zonder meer gelijkgesteld worden met de regeling die bij het Strafwetboek wordt ingevoerd op het stuk van de schaal van straffen, met name wat betreft het bepalen van de marges tussen de minimale en de maximale gevangenisstraffen.

Die gelijkstelling zorgt ervoor dat de minimale gevangenisstraf - soms aanzienlijk - verhoogd wordt of dat de maximale gevangenisstraf al naargelang van de bepalingen, langer of korter wordt, en dit in tegenstelling tot de wens die te kennen is gegeven in de memorie van toelichting, namelijk om, met de nodige aanpassingen, het geldende recht te behouden.

Artikel 36 van het nieuwe Strafwetboek bepaalt immers dat de straf van niveau 2 (wat de opsluiting betreft) een straf is van zes maanden tot drie jaar opsluiting. Hetzelfde artikel voorziet, wat de straf van niveau 3 betreft, in een opsluiting die tussen drie en vijf jaar kan duren.

De voornoemde gelijkstelling zonder meer heeft bijvoorbeeld tot gevolg dat de gevangenisstraf vastgelegd in artikel 30 van de wet van 16 maart 1968, die momenteel minimaal acht dagen bedraagt, naar zes maanden opgetrokken wordt in de ontworpen bepaling. In dezelfde zin wordt de gevangenisstraf vastgelegd in artikel 33, § 2, eerste lid, van de wet van 16 maart 1968, die minimaal vijftien dagen bedroeg, opgetrokken naar zes maanden. De minimale gevangenisstraf, ten slotte, voor het misdrijf waarvan sprake is in artikel 33, § 2, tweede lid, van de wet van 16 maart 1968, die vijftien dagen bedroeg, wordt opgetrokken naar meer dan drie jaar.

Wat de maximumstraffen betreft, heeft de gelijkstelling met de schaal van de straffen van het Strafwetboek bijvoorbeeld tot gevolg dat de straf voor het misdrijf waarvan sprake is in artikel 33, § 2, tweede lid, van de wet van 16 maart 1968, van vier naar vijf jaar opgetrokken wordt. Zo ook wordt de straf voor de overtreding genoemd in artikel 36, eerste lid, van de wet van 16 maart 1968, van twee naar drie jaar opgetrokken.

Op het verzoek om meer uitleg over dat overduidelijk gebrek aan overeenstemming tussen de wens om het geldende recht te behouden en de ontworpen wijzigingen, hebben de gemachtigden het volgende geantwoord:

“Avec le [nouveau Code pénal (NCP)], le législateur a uniformisé et rendu cohérent la gradation des sanctions pénales en fonction de la gravité des faits. Il n’y a plus de différence d’échelle de peine d’une infraction à une autre sans qu’il soit possible d’en percevoir la cohérence. Avec le NCP, tous les faits qui seront évalués comme relevant du niveau 2 seront passibles des mêmes peines.

Le NCP prévoit légalement une exception à propos des amendes pour les lois particulières (v. art 78 NCP).

Sous réserve des amendes, il faut absolument éviter de toucher aux échelles des niveaux en prévoyant des peines d'emprisonnement qui ne correspondraient plus à celles du NCP. À défaut, on porterait immédiatement atteinte au travail législatif très important qui a abouti aux lois du 29.02.2024. Il n'y aurait en outre pas de cohérence de prévoir qu'une infraction est passible d'une peine de niveau 3 (emprisonnement possible de 3 à 5 ans pour les personnes physiques [art. 36 du NCP]) pour prévoir juste après que l'emprisonnement serait finalement de 15 jours à 4 ans (art. 33 § 2 al. 2 de la loi de 1968).

Dans le projet de loi modifiant la loi du 16 mars 1968, pour déterminer à quel niveau se situerait la sanction, il a strictement été tenu compte de ce que prévoit l'article 78 § 1^{er} du NCP.

À propos de la peine d'emprisonnement minimale qui passe à 6 mois. Il s'agit là encore d'une décision de notre législateur dans le NCP. La philosophie est maintenant que les courtes peines d'emprisonnement ne présentent pas d'intérêt. Le législateur a dès lors décidé en 2024 qu'il n'y aurait plus de peine d'emprisonnement de courte durée en imposant aux juges d'envisager d'autres peines en priorité. L'article 27 du NCP prévoit en effet notamment: '... La peine d'emprisonnement constitue l'ultime recours et elle ne peut être prononcée que lorsque les objectifs de la peine ne peuvent pas être atteints par une des autres peines ou mesures prévues par la loi.

Si le juge estime qu'il y a lieu d'infliger une peine de niveau 2 pour sanctionner l'infraction et qu'il opte, dans ce niveau de peine, pour la peine d'emprisonnement, il indique les raisons pour lesquelles les objectifs de la peine ne sont pas atteints par une des autres peines de niveau 2 ...'.

Dès lors, si le juge estime que les faits passibles d'une peine de niveau 2 ne pourraient justifier une peine de 6 mois d'emprisonnement, il fera application d'une autre peine prévue pour ce niveau ou il fera application de circonstances atténuantes afin de descendre de niveau et ne prononcer qu'une amende. L'admission de circonstances atténuantes pour les peines de niveau 3 permet de redescendre au niveau 1. Déjà sous la législation actuelle, pour les infractions pour lesquelles la loi prévoit qu'un emprisonnement et/ou une amende peuvent être prononcés, le juge fait également ce choix. Il n'y a donc pas fondamentalement de différence à ce propos si ce n'est que les justiciables ne seront plus piégés avec de petites peines non mises à exécution jusqu'à ce que l'accumulation entraîne une incarcération de longue durée."

Van die uitleg wordt akte genomen.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 3

1. Het ontworpen artikel 27*bis* – Geldend recht, derde lid, eerste zin, van de wet van 16 maart 1968 luidt als volgt:

"Artikel 62 van hetzelfde Wetboek is niet van toepassing op, enerzijds, samenloop van overtredingen op deze wet of haar uitvoeringsbesluiten en, anderzijds, andere overtredingen op deze wet of haar uitvoeringsbesluiten of op andere wetten."

Aangezien aldus het beginsel wordt vastgelegd dat de regels inzake de samenloop van misdrijven die elk het gevolg zijn van een verschillend feit (artikel 62 van het Strafwetboek) niet van toepassing zijn op overtredingen van de wet van 16 maart 1968 of van de uitvoeringsbesluiten ervan, rijst de vraag wat de precieze draagwijdte is van de aanvullende regels die in artikel 27*bis*, derde lid, tweede zin, en in het vierde lid van dat artikel vermeld worden. Op een verzoek om meer uitleg in dat verband hebben de gemachtigden het volgende geantwoord:

“L'article 27*bis* al. 3 a été libellé de cette manière sur proposition des membres de la commission de réforme du Code pénal, qui avaient formulé la remarque suivante:

‘Nous pensons qu’il est opportun de prévoir qu’en cas de concours entre des infractions de la loi relative à la circulation routière et d’autres infractions, il ne faut pas appliquer l’article 62: en effet, il s’agirait d’une tâche impossible pour les juges de police de vérifier à chaque fois si le prévenu n’a pas été poursuivi pour d’autres faits (et inversement pour les juges correctionnels de vérifier s’il n’y a pas de poursuites pour des faits de roulage)’.

Complémentairement, en réponse aux observations du Conseil d'État:

L'article 27*bis* al. 3, première phrase pose le principe: non application de l'article 62 NCP à la loi de 1968 et ses arrêtés d'exécution.

L'article 27*bis* al. 3, deuxième phrase pourrait paraître surabondante mais elle permet de mieux comprendre la norme. Et elle indique surtout qu'en cas de connexité ou d'indivisibilité, il est fait application de l'article 62 du NCP.

L'article 27*bis* al. 4: L'article 62 § 3 *in fine* du NCP prévoit que ‘les peines accessoires sont cumulées dans les limites prévues par la loi’. Il est donc nécessaire de préciser dans la loi du 16.03.1968 que le juge peut prononcer la peine de déchéance du droit de conduire autant de fois qu’il y a, dans le concours, d’infractions susceptibles de donner lieu à l’application de cette peine accessoire. Il s’agit également d’une disposition qui a été recommandée par les membres de la commission de réforme du Code pénal.

Eu égard à la remarque, il me semble que l'article 61 du NCP devrait également être visé dans l'alinéa 4 car il y est prévu la même chose à propos des peines accessoires.”

De commentaar op en het dispositief van artikel 3 moeten op dat punt aangevuld worden.

2. De gemachtigden hebben beaamd dat het ontworpen artikel 27*bis*, tweede lid, aangevuld moet worden door eraan toe te voegen dat het afwijkt van artikel 47 van het Strafwetboek dat betrekking heeft op het verval van de burgerrechten en van de politieke rechten.

3. In de Nederlandse tekst dient men “overtreding van (een wet, een bepaling, een artikel)” te schrijven en niet “overtreding op (een wet, een bepaling, een artikel)”. Deze opmerking geldt voor het hele voorontwerp.

Artikel 4

Artikel 4 strekt ertoe in artikel 28 van de wet van 16 maart 1968 een definitie in te voegen van het begrip “motorvoertuig”. Die definitie beoogt de draagwijdte van dat begrip te beperken tot louter de voertuigen die behoren tot de categorieën waarvoor een rijbewijs vereist is

en die de Koning krachtens artikel 26 vastlegt. Aan die voertuigen worden enkel de bromfietsen met een maximumsnelheid van 25 km/uur toegevoegd.

Deze nieuwe definitie die de wetgever zelf vastlegt, wijkt af van de definities die meer bepaald in de volgende verordeningsbepalingen opgenomen zijn:

– artikel 2.16 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’ en artikel 2.24 van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 ‘betreffende de Code van de openbare weg’;³

– artikel 1, 3°, van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 ‘betreffende het rijbewijs’⁴.

Aangezien het in principe de Koning niet toekomt om van een begrip een definitie te geven die verschilt van de definitie die ervan gegeven wordt in de wet waaraan Hij uitvoering geeft, moeten de voornoemde verordeningsbepalingen evenals de systemen inzake definiëring van de verschillende categorieën en subcategorieën van motorvoertuigen waarvan ze deel uitmaken bijgevolg herzien worden om ze in overeenstemming te brengen met het ontworpen artikel 28, tweede lid, tenzij uitdrukkelijk voorzien wordt in een bepaling die de Koning de mogelijkheid biedt om van die nieuwe definitie af te wijken.⁵

Artikel 6

1. In de inleidende zin moeten de woorden “gewijzigd bij de wetten van 27 november 2015, 7 december 2017, 17 januari 2019 en 16 mei 2024” vervangen worden door de woorden “laatstelijk gewijzigd bij de wet van 16 mei 2024”,⁶ aangezien de overige wijzigingen die vermeld worden bij gewestelijke regelgeving aangebracht zijn.

2. In de commentaar op het artikel staat het volgende te lezen:

“Het bedrag van de geldboete stemt overeen met de huidige bedragen, vermenigvuldigd met 8 gelet op de opdecimen die momenteel gelden, waarbij de opdecimen terug tot nul zullen worden herleid bij de inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek.”

Nadat de wet van 29 februari 2024 ‘tot invoering van boek I van het Strafwetboek’ is aangenomen, zijn de opdecimen evenwel van 70 op 90 gebracht bij artikel 2 van de wet van 19 december 2025 ‘betreffende de verhoging van opdecimes en de verzwaring van de geldboete

³ “elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden”.

⁴ “elk zichzelf over de weg voortbewegend voertuig uitgerust met een aandrijfmotor anders dan een voertuig dat op rails wordt voortbewogen”.

⁵ Naar het voorbeeld van wat bepaald wordt in verscheidene bepalingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek (zie met name de artikelen 1.1.1.1, § 1, 2.1.1.2 tot 2.1.1.4, en 3.1.1.2 tot 3.1.1.6).

⁶ Het is ook mogelijk om alle wijzigingen te vermelden die nog van kracht zijn op federaal niveau.

voor inbreuk op het Sociaal Strafwetboek met een verzwarende factor', dat op 1 februari 2026 in werking getreden is.

Op een verzoek om meer uitleg in dat verband hebben de gemachtigden het volgende gesteld:

“Il est déjà tenu compte, dans le présent projet de loi, du projet de loi modifiant la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales, le code pénal social et diverses dispositions de droit pénal social, sur lequel la section de législation a remis l'avis n° 78.472 le 24 décembre (...). Compte tenu du fait de l'approbation probable de cette loi par le Parlement d'ici le 8 avril (le cabinet de la Ministre de la Justice me confirme que la procédure de dépôt est en cours), il a été opté pour le maintien des montants des amendes tels qu'ils sont multipliés par le facteur 8 et non 10, afin d'éviter le risque que les montants ne soient doublement majorés.”

Van die uitleg wordt akte genomen.

De afdeling Wetgeving wijst de steller van het voorontwerp er evenwel op dat indien het wetsontwerp dat het voorwerp uitmaakte van advies 78.472/16, dat op 24 december 2025 gegeven is over een voorontwerp van wet “tot wijziging van de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdécimes op de strafrechtelijke geldboeten, van het sociaal strafwetboek en verscheidene bepalingen van sociaal strafrecht”⁷ niet aangenomen zou worden, het bedrag van de geldboeten waarin het ontwerp voorziet, in tegenstelling tot wat de steller van het voorontwerp voor ogen heeft, niet meer in overeenstemming zal zijn met het thans geldende recht. In dat geval moet hij erop toezien dat die bedragen opnieuw gewijzigd worden teneinde ze aan te passen.

Deze opmerking geldt voor alle geldboeten waarvan het bedrag in het vervolg van het dispositief herzien wordt.

3. Krachtens artikel 6, § 1, XII, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 valt “het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen zoals gedefinieerd in artikel 1, j), van het verdrag inzake het wegverkeer, gedaan te Wenen op 8 november 1968” onder de bevoegdheid van de gewesten. De gewesten zijn eveneens bevoegd om de sanctie te bepalen die van toepassing is ingeval de snelheidslimieten die zij vaststellen overschreden worden.

Artikel 6, 8° (ontworpen artikel 29, § 3, eerste lid), moet herzien worden teneinde de draagwijdte ervan te beperken tot louter de overtredingen waarbij de toegelaten maximumsnelheid overschreden wordt die nog steeds tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

⁷ *Parl.St.* Kamer 2025-26, nr. 56-1373/1, 74-88.

Artikel 7

Op de vraag waarom in de bepaling onder 3° de term “overtreder” gebruikt wordt, in het bijzonder omdat in boek I van het Strafwetboek de term “dader van het misdrijf” gebruikt wordt, en of ter wille van de rechtszekerheid geen uniforme rechtsterminologie gebruikt moet worden, hebben de gemachtigden het volgende geantwoord:

“L’abandon du terme contrevenant n’a pas été abordé dans le cadre du présent projet de loi. Les termes ‘auteur de l’infraction’ pourraient effectivement être plus adéquats aujourd’hui. Cependant, une analyse complète du texte devrait être réalisée à cette fin, ce qui nécessite un certain temps.”

De afdeling Wetgeving raadt dan ook aan om het woord “overtreder” te vervangen door de woorden “dader van het misdrijf”.

Artikel 8

In het inleidende zinsdeel van artikel 8 moet specifiek vermeld worden dat artikel 29^{ter} van de wet van 16 maart 1968 ingevoegd is bij de wet van 4 augustus 1996.

Artikel 9

1. De bepalingen onder 4° en 5° strekken ertoe artikel 30, § 2, van de wet van 16 maart 1968 te wijzigen om de straffen die opgelegd worden in geval van een overtreding van de bepalingen die de Koning krachtens artikel 23, § 1, 2° en 4°, van dezelfde wet heeft vastgesteld, aan te passen aan de bepalingen van boek I van het nieuwe Strafwetboek.

Zoals uitdrukkelijk bevestigd wordt in de parlementaire voorbereiding van de zesde staatshervorming,⁸ valt de tenuitvoerlegging van de machtigingen die bij artikel 23, § 1, 2° en 4°, van de wet van 16 maart 1968 aan de Koning verleend worden vanaf nu onder de bevoegdheid van de gewesten.

Bijgevolg zijn alleen de gewesten bevoegd om de sanctie te wijzigen die van toepassing is in geval van een overtreding van diezelfde bepalingen.

De bepalingen onder 4° en 5° moeten bijgevolg weggelaten worden.

2. De bepaling onder 8° (ontworpen artikel 30, § 4) moet eveneens herzien worden om met betrekking tot de overtredingen bedoeld in artikel 30, § 2, van de wet van 16 maart 1968 te voorkomen dat inbreuk op de bevoegdheid van de gewesten wordt gemaakt wat de bijzondere herhaling betreft.

⁸ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 146.

De wijze waarop de bepaling onder 8° gesteld is, moet eveneens herzien worden om te zorgen voor samenhang met de overige bepalingen van het voorontwerp waarin gevallen van bijzondere herhaling omschreven worden.

Artikel 16

In de inleidende zin moet specifieker vermeld worden dat artikel 37 van de wet van 16 maart 1968 laatstelijk gewijzigd is bij de wet van 7 februari 2003.

Artikel 18

In de bepaling onder 2° moeten de woorden “ingevoegd bij de wet van 16 maart 1999” weggelaten worden, aangezien de inleidende zin van artikel 18 reeds vermeldt dat artikel 37*bis* van de wet van 16 maart 1968 “laatstelijk gewijzigd [is] bij de wet van 9 maart 2014”.

Artikel 19

De gemachtigden hebben beaamd dat de bepaling onder 5° aldus herzien moet worden dat daarin nauwkeuriger vermeld wordt hoe de woorden “hetzij houder is van een als zodanig geldend bewijs” ingevoegd moeten worden in artikel 38, § 5, eerste lid, van de wet van 16 maart 1968.⁹

Artikel 22

1. Het zou logischer zijn dat het lid dat de bepaling van het voorontwerp beoogt in te voegen in artikel 45 van de wet van 16 maart 1968 ingevoegd wordt tussen het huidige eerste en het huidige tweede lid.

De inleidende zin van artikel 22 moet in die zin herzien worden.

2. Op de vraag wat verstaan moet worden onder de motivering waarin artikel 22 voorziet en of die motivering meer bepaald verschilt van de algemene verplichting om elk vonnis te motiveren opgelegd in artikel 149 van de Grondwet, hebben de gemachtigden het volgende geantwoord:

“Il s’agit effectivement d’une motivation spéciale qui se juxtapose à l’obligation de motivation découlant de l’article 149 de la Constitution. Cette exigence est particulière à la loi de 1968 et a déjà été utilisée à d’autres occasions, notamment à l’article 29, § 1^{er}, al. 1^{er}, et § 3, al. 4, et à l’article 37/1, § 1^{er}, al. 2, et § 2. Il s’agit d’une exigence de motivation ‘en

⁹ Gelet op het feit dat in die bepaling een extra zin toegevoegd is bij artikel 5, 4°, van de wet van 16 mei 2024 ‘tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, tot invoering van herstelopleidingen’.

creux' destinée à permettre au juge de s'écarter de la peine par défaut que représente la déchéance."

Het dispositief moet herzien worden teneinde daarin duidelijker te laten blijken dat het om een bijzondere motivering gaat.

Artikel 24

De structuur van artikel 24 moet aldus herzien worden dat in de Franse tekst ervan uitdrukkelijk vermeld wordt dat artikel 49, eerste lid, van de wet van 16 maart 1968 vervangen wordt door artikel 24, 1°, en in de Nederlandse tekst ervan een duidelijker onderscheid gemaakt wordt tussen de vervanging door artikel 24, 1°, en de wijziging die daarna bij artikel 24, 2°, aangebracht wordt.

Artikel 25

In de inleidende zin moet specifieker vermeld worden dat artikel 49/1 van de wet van 16 maart 1968 ingevoegd is bij de wet van 18 juli 2012.¹⁰

Artikel 30

1. Op een verzoek om meer uitleg over de regeling inzake de procedurele nietigheid die bij artikel 30 ingevoerd wordt en meer bepaald op de vraag of het al dan niet om een absolute nietigheid gaat, hebben de gemachtigden het volgende geantwoord:

"Les informations obligatoires (telles que le nom ou les motifs) dans une requête unilatérale sont prescrites sous peine de nullité absolue. Cela signifie que le non-respect de ces exigences de forme touche à l'ordre public et devrait être prononcée d'office par le juge, étant donné qu'une procédure unilatérale constitue une exception au principe fondamental du contradictoire (cf. l'article 1026 du Code judiciaire). Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une disposition de droit pénal, le droit commun des nullités prévu par le Code judiciaire ne nous semble pas adapté en l'espèce."

De commentaar op het artikel moet op zijn minst op dat punt aangevuld worden.

2. Op de vraag of het niet te verregaand is dat de verzoeker volledig de mogelijkheid wordt ontzegd om een nieuw verzoekschrift met hetzelfde voorwerp in te dienen voordat een termijn van drie maanden verstreken is, met name ingeval het verzoekschrift afgewezen wordt omdat het nietig is, hebben de gemachtigden het volgende geantwoord:

"Le délai de trois mois ne nous semble pas disproportionné, et ce pour plusieurs raisons.

¹⁰ Artikel 3 van de wet van 18 juli 2012 'tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft het rijden spijs het verval van het recht tot sturen'.

D'une part, la personne concernée peut d'abord demander au Procureur du Roi la levée de l'immobilisation, qui doit statuer dans un délai court de 15 jours (§ 3). Ce n'est qu'en cas de réponse négative que le § 3/1 offre une deuxième chance à la personne concernée de déposer une requête auprès du juge de police (qui rendra également sa décision dans un délai court de 15 jours). En cas de défaut, une procédure d'opposition est prévue.

Or, le texte actuel du § 3/1 contient déjà une disposition similaire stipulant qu'un délai de trois mois doit s'écouler avant qu'une nouvelle requête puisse être introduite. D'une part, la procédure prévue à l'article 58*bis* de la loi garantit les droits de la défense d'une manière satisfaisante, d'autre part, il convient de veiller à ce que l'appareil judiciaire puisse fonctionner dans des délais aussi courts. La charge de travail à cet égard ne doit pas être sous-estimée.

Il ne nous semble donc pas opportun de déroger au délai de trois mois.”

Van die uitleg wordt akte genomen.

Artikel 31

Artikel 31 moet aldus aangevuld worden dat artikel 60, § 5, vierde lid, van de wet van 16 maart 1968 daarin eveneens gewijzigd wordt om rekening te houden met het feit dat de bepaling onder 6° paragraaf 4*bis* opheft.

Artikel 33

Artikel 62, achtste lid, van de wet van 16 maart 1968 bepaalt momenteel dat het afschrift van de door de bevoegde personen opgestelde processen-verbaal¹¹ binnen een termijn van veertien dagen, te rekenen van de datum van vaststelling van de misdrijven, overgezonden moet worden.

Artikel 33 strekt ertoe die termijn op te trekken tot dertig dagen en te bepalen dat de termijn slechts begint te lopen van zodra de identiteit en het adres van de geïdentificeerde overtreder, van de houder van de kentekenplaat of van de gebruikelijke bestuurder vastgesteld kunnen worden, indien die informatie niet meteen vastgesteld werd.

Zoals in de commentaar op die bepaling opgemerkt wordt, kan voor die wijziging gesteund worden op artikel 5*bis*, lid 2, van richtlijn 2015/413/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2025 ‘ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie en wederzijdse bijstand inzake verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen’, dat is ingevoegd bij artikel 1, 9), van richtlijn (EU) 2024/3237 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2024 ‘tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de

¹¹ Of van de informatiebrief bedoeld in artikel 5 van richtlijn 2015/413/EU. Sedert de vervanging van artikel 5 bij artikel 1, 8), van richtlijn (EU) 2024/3237 is het begrip “informatiebrief” vervangen door het begrip “kennisgeving van een verkeersovertreding”.

grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen'. Dat artikel 5*bis*, lid 2, luidt als volgt:

“2. De tot de houder, eigenaar of eindgebruiker van het voertuig gerichte kennisgeving van een verkeersovertreding wordt uiterlijk elf maanden na de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding uitgevaardigd, indien de in artikel 4, lid 1, bedoelde geautomatiseerde zoekopdrachten succesvol waren en de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de overtreiding de identiteit en het adres van de houder, eigenaar of eindgebruiker van het voertuig met de door haar nationaal recht vereiste mate van zekerheid heeft vastgesteld.

Indien de in artikel 4, lid 1, bedoelde geautomatiseerde zoekopdrachten niet succesvol waren of de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de overtreiding de identiteit en het adres van de houder, eigenaar of eindgebruiker van het voertuig niet met de door haar nationaal recht vereiste mate van zekerheid heeft kunnen vaststellen, wordt de kennisgeving van de verkeersovertreding uitgevaardigd uiterlijk vijf maanden nadat de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de overtreiding die informatie heeft bepaald.”

Met het oog op een volledige omzetting van artikel 5*bis*, lid 2, moet de ontworpen bepaling evenwel aangevuld worden met een uiterste vervaldatum van de termijn voor het verzenden van het afschrift van het proces-verbaal of van de kennisgeving van een verkeersovertreding ingeval de identiteit en het adres niet onmiddellijk vastgesteld kunnen worden.

Er dient eveneens aan herinnerd te worden dat het vereiste dat het afschrift van het proces-verbaal of van de kennisgeving van een verkeersovertreding binnen een voldoende korte termijn overgezonden wordt, gerechtvaardigd is vanwege de bijzondere wettelijke bewijswaarde die artikel 62 van de wet van 16 maart 1968 eraan verleent.

Het Grondwettelijk Hof heeft het volgende opgemerkt:

“B.8. De bijzondere wettelijke bewijswaarde die bij het in het geding zijnde artikel 62 wordt verleend aan de processen-verbaal waarvan het afschrift aan de overtreder moet worden toegezonden binnen de termijn waarin het voorziet, vormt een uitzondering op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als loutere inlichting, alsook op de regel van de vrije bewijslevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde van een bepaald element beoordeelt. Die processen-verbaal hebben dan ook tot gevolg dat de beklaagde in een situatie wordt gebracht die verschilt van die welke de regel is in het strafprocesrecht.

Een dergelijke maatregel wordt verantwoord door de moeilijke bewijsbaarheid van het begaan van overtredingen die, zoals het Hof in B.7 heeft aangegeven, vaak slechts vluchtig vast te stellen zijn en waarvan de vaststelling wordt bemoeilijkt door de mobiliteit van het voertuig. De in het achtste lid van de in het geding zijnde bepaling vastgelegde termijn van veertien dagen maakt het de overtreder mogelijk het tegenbewijs te leveren, waarbij dat bewijs kan worden geleverd door alle wettelijke bewijsmiddelen die door de rechter worden beoordeeld.”¹²

¹² GwH 17 maart 2016, nr. 45/2016. Zie eveneens GwH 14 juli 1997, nr. 48/1997, B.2.1 tot B.3.3, evenals de rechtspraak van het Hof van Cassatie die in de commentaar op artikel 32 aangehaald wordt.

Het vastleggen van die uiterste vervaldatum moet er bijgevolg voor zorgen dat voorkomen wordt dat een verzendingstermijn ingaat die zodanig ruim is dat hij op onevenredige wijze afbreuk zou doen aan de rechten van de persoon die vervolgd wordt.

Artikel 38

In de inleidende zin moet vermeld worden dat artikel 68 van de wet van 16 maart 1968 vervangen (in plaats van ingevoegd) is bij de wet van 18 juli 1990.

Artikel 40

1. In de inleidende zin moet vermeld worden dat artikel 3 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’ gewijzigd is bij de wet van 9 maart 2014.¹³

2. Wat betreft de wijziging van de termijnen waarin de processen-verbaal tot vaststelling van een overtreding van de wet van 21 juni 1985 of van de besluiten die de technische eisen tot voorwerp hebben waaraan voertuigen voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt verwezen naar de opmerking gemaakt bij artikel 33 van het voorontwerp.

Artikel 41

De bepaling van het voorontwerp omvat drie leden die erin voorzien dat de inwerkingtreding van de wijzigingen die in de wetten van 16 maart 1968 en van 21 juni 1985 aangebracht worden over drie fasen gespreid wordt.

Het eerste lid geeft een opsomming van de bepalingen die in werking zullen treden “op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van 10 dagen te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*”. De gemachtigden hebben beaamd dat artikel 28, 4°, daaraan toegevoegd moet worden.

Het tweede lid somt vervolgens de bepalingen op die op dezelfde datum in werking zullen treden als boek I van het nieuwe Strafwetboek, namelijk op 8 april 2026. Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, dient er in het bijzonder op gelet te worden dat het voorontwerp vóór die datum aangenomen en bekendgemaakt wordt, tenzij die datum herzien wordt; *in casu* kan immers geen terugwerkende kracht aanvaard worden, aangezien het om strafbepalingen gaat.

¹³ Wet van 9 maart 2014 ‘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’, artikel 30.

Het derde lid ten slotte somt de bepalingen van het voorontwerp op waarvan de datum van inwerkingtreding vastgesteld zal worden door de Koning. Om te voorkomen dat de uitvoerende macht voorbijgaat aan de wil van de wetgever moet die bepaling aangevuld worden met een uiterste datum van inwerkingtreding.¹⁴

Voorts wordt in de commentaar op die bepaling uitgelegd waarom voor die werkwijze gekozen wordt wat betreft de bepalingen betreffende de toevoeging van ketamine aan de verboden psychoactieve stoffen (artikelen 18, 2°, 32, 35 en 36 van het voorontwerp). In de commentaar wordt evenwel geen uitleg gegeven voor wat betreft de bepalingen van het voorontwerp die verband houden met de schorsing van het recht tot sturen die uitgesproken wordt overeenkomstig artikel 65/1, § 10, van de wet van 16 maart 1968 (artikelen 9, 2°, 24, 2°, en 28, 3°, van het voorontwerp).

Op een verzoek om meer uitleg in dat verband hebben de gemachtigden het volgende geantwoord:

“L’entrée en vigueur des dispositions relatives aux suspensions du droit de conduire consécutives à la non-exécution d’un ordre de paiement est effectivement dépendante de l’adoption d’un arrêté royal d’exécution. Un tel arrêté est déjà prévu dans le cadre de l’article 65/1, § 10, alinéa 5, et un projet a été préparé à cette fin. Cet arrêté règlera également l’entrée en vigueur des nouvelles dispositions (art. 9, 2°, 24, 2° et 28, 3°). La mise en œuvre de la suspension du droit de conduire dépend cependant de procédures qui doivent encore être établies par le SPF Justice et le ministère public. Ces procédures requièrent une intégration dans les applications informatiques de la Justice et un certain degré d’automatisation. Ce travail n’a pas encore pu être finalisé aujourd’hui et nous n’avons pas d’indication sur le moment où les services de la Justice seront prêts. Dès lors, le plus prudent nous semble être de laisser au Roi le soin de fixer la date d’entrée en vigueur de l’ensemble des dispositions réglementaires relatives aux suspensions du droit de conduire afin de s’assurer qu’elles pourront être effectivement appliquées sur le terrain.”

De commentaar op het artikel moet op zijn minst op dat punt aangevuld worden.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Luc DONNAY

¹⁴ *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 154.1.1 en formule F 4-5-2-1.