

SEANCES DU LUNDI 2 JUILLET 1990  
VERGADERINGEN VAN MAANDAG 2 JULI 1990ASSEMBLEE  
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DU SOIR  
AVONDVERGADERING

## SOMMAIRE:

## PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi 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.

Discussion générale (Reprise). — *Orateurs*: MM. Barzin, Vandermarliere, Grosjean, M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, M. Monfils, p. 2320.

Discussion et vote d'articles, p. 2330.

A l'article 5: *Orateurs*: M. Monfils, M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, M. le baron Clerdent, MM. Bosmans, Desmedt, Vandermarliere, p. 2331.

A l'article 5bis (nouveau): *Orateur*: M. Monfils, p. 2338.

A l'article 6: *Orateurs*: MM. Vandermarliere, Monfils, p. 2338.

A l'article 14: *Orateurs*: M. Monfils, M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, p. 2341.

A l'article 15: *Orateurs*: MM. Vandermarliere, Monfils, p. 2343.

## INHOUDSOPGAVE:

## ONTWERPEN VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet 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.

Algemene beraadslaging (Hervatting). — *Sprekers*: de heren Barzin, Vandermarliere, Grosjean, de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, de heer Monfils, blz. 2320.

Beraadslaging en stemming over artikelen, blz. 2330.

Bij artikel 5: *Sprekers*: de heer Monfils, de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, baron Clerdent, de heren Bosmans, Desmedt, Vandermarliere, blz. 2331.

Bij artikel 5bis (nieuw): *Spreker*: de heer Monfils, blz. 2338.

Bij artikel 6: *Sprekers*: de heren Vandermarliere, Monfils, blz. 2338.

Bij artikel 14: *Sprekers*: de heer Monfils, de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, blz. 2341.

Bij artikel 15: *Sprekers*: de heren Vandermarliere, Monfils, blz. 2343.

A l'article 16: *Orateur*: M. Monfils, p. 2344.  
 A l'article 17: *Orateur*: M. Monfils, p. 2344.  
 A l'article 22: *Orateur*: M. Monfils, p. 2346.  
 A l'article 30: *Orateur*: M. Monfils, p. 2349.  
 A l'article 33: *Orateurs*: M. le baron Clerdent, MM. Desmedt, Monfils, M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, p. 2352.  
 A l'article 33bis (nouveau): *Orateur*: M. Monfils, p. 2353.  
 A l'article 34: *Orateur*: M. Monfils, p. 2353.

Projet de loi contenant le règlement définitif des budgets des services d'administration générale de l'Etat et d'organismes d'intérêt public pour l'année 1984 ou pour des années antérieures.  
 Discussion et vote des articles, p. 2355.

Projet de loi accordant aux médecins spécialistes une bonification supplémentaire en matière de pension.  
 Discussion et vote des articles, p. 2372.

## ORDRE DES TRAVAUX:

Page 2345.

Bij artikel 16: *Spreker*: de heer Monfils, blz. 2344.  
 Bij artikel 17: *Spreker*: de heer Monfils, blz. 2344.  
 Bij artikel 22: *Spreker*: de heer Monfils, blz. 2346.  
 Bij artikel 30: *Spreker*: de heer Monfils, blz. 2349.  
 Bij artikel 33: *Sprekers*: baron Clerdent, de heren Desmedt, Monfils, de heer Dehaene, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, blz. 2352.  
 Bij artikel 33bis (nieuw): *Spreker*: de heer Monfils, blz. 2353.  
 Bij artikel 34: *Spreker*: de heer Monfils, blz. 2353.

Ontwerp van wet houdende eindregeling van de begrotingen van de diensten van algemeen bestuur van de Staat en van instellingen van openbaar nut van het jaar 1984 of voorgaande jaren.  
 Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2355.

Ontwerp van wet tot toekenning aan de geneesheren-specialisten van een bijkomende bonificatie inzake pensioenen.  
 Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 2372.

## REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN:

Bladzijde 2345.

PRESIDENCE DE M. ERDMAN, VICE-PRESIDENT  
 VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER ERDMAN, ONDERVOORZITTER

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.  
 De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 19 h 15 m.  
 De vergadering wordt geopend te 19 h 15 m.

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI RELATIVE A LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE, COORDONNÉE LE 16 MARS 1968 ET LA LOI DU 21 JUIN 1985 RELATIVE AUX CONDITIONS TECHNIQUES AUXQUELLES DOIVENT REPOUDRE TOUT VEHICULE DE TRANSPORT PAR TERRE, SES ELEMENTS AINSI QUE LES ACCESSOIRES DE SECURITE

*Reprise de la discussion générale  
 et vote d'articles*

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET BETREFFENDE DE POLITIE OVER HET WEGVERKEER, GECOORDINEERD 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 VEILIGHEIDSTOEBEHOOREN MOETEN VOLDOEN

*Hervatting van de algemene beraadslaging  
 en stemming over de artikelen*

**M. le Président.** — Nous reprenons la discussion générale du projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière.

Wij hervatten de algemene beraadslaging over het ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

La parole est à M. Barzin.

**M. Barzin.** — Monsieur le Président, si j'interviens dans ce débat, c'est parce que je l'ai promis à de nombreuses personnes qui m'ont manifesté leur opposition aux mesures contenues dans ce projet, particulièrement l'instauration d'un « permis de conduire à points », l'organisation d'une très sévère répression de l'imprégnation alcoolique dès un taux de 0,5 gramme pour mille, et les mesures restrictives envisagées à l'égard des nouveaux conducteurs.

Je partage l'opinion que ces mesures revêtent un caractère très répressif, sanctionnant l'ensemble des conducteurs, alors qu'on aurait pu ne pas en arriver là si notre arsenal législatif et réglementaire, déjà bien pourvu, avait été adéquatement appli-

qué. De plus, ces mesures s'écartent encore davantage de notre tradition judiciaire selon laquelle les sanctions et peines doivent être appliquées en fonction des circonstances et de l'individu, ce qu'on appelle l'individualisation de la peine. Sans doute, lorsqu'il s'agit de sanctions mineures, comprend-on qu'il soit dérogé quelque peu à ce principe, mais lorsque les sanctions deviennent lourdes — comme le retrait du permis de conduire frappant quelqu'un qui a besoin de sa voiture pour travailler —, appliquer un système d'automatisation de la peine, me paraît inadéquat et dangereux.

Certains ont dit que ce projet témoignait d'un parti pris d'hostilité vis-à-vis des moyens de transport individuel, jetant le doute sur l'objectivité des informations et statistiques invoquées à l'appui du projet. Effectivement, lorsqu'on lit votre exposé introductif en commission de la Chambre, monsieur le Vice-Premier ministre, on est impressionné par les attaques dirigées contre la voiture et l'automobiliste, à grand renfort de citations à caractère scientifique, provenant d'auteurs dont les opinions vont dans le même sens, un « sens unique », oserai-je dire.

La voiture est présentée comme la cause de l'« inaccessibilité de l'espace public empêchant les contacts sociaux, d'odeurs désagréables, de surcharge sonore, de pollution visuelle, d'absence de verdure... ». De plus, l'ensemble du projet paraît se fonder sur la pétition de principe selon laquelle, si le nombre des victimes des accidents de la circulation a régressé jusqu'en 1985, « c'était la conséquence du prix élevé des carburants et de la crise économique, d'une part, et, d'autre part, d'une série de mesures comme l'instauration du permis de conduire, les limitations générales de la vitesse, le port obligatoire de la ceinture de sécurité, du casque pour les cyclomotoristes, la diminution du taux d'alcoolémie de 1,5 à 0,8 pour mille et l'instauration de la notion d'infractions graves. » Le raisonnement se poursuit avec l'idée que, pour enrayer une nouvelle hausse du nombre des victimes, il suffit d'instaurer des mesures encore plus draconiennes.

Le projet exprime une vision assez simplifiée de la problématique des accidents de la route. Je partage l'avis d'un membre de la commission de la Chambre qui regrette que l'on ne consacre pas davantage de moyens à une étude psychologique du comportement de l'usager. Ainsi, en ce qui concerne la lutte contre l'alcool au volant : si nous pouvons tous être d'accord sur cet objectif, il faut cependant regretter que les auteurs du projet ne se soient pas posé la question de savoir pourquoi certains conducteurs prennent le volant après avoir bu. Il faut regretter que ce projet relève uniquement d'une approche répressive, fondée sur la peur à inculquer à l'automobiliste, sans qu'il ait été tenu compte du contexte social dans lequel celui-ci est contraint d'évoluer. Une approche plus humaine des problèmes de la circulation routière aurait débouché sur des mesures de prévention et de dissuasion, aptes à s'adapter aux circonstances et aux situations individuelles. On est loin de cette approche avec un système d'attribution de points à des infractions, leur recensement automatique dans un fichier central, et la perte, tout aussi automatique, du permis de conduire lorsque quelques points ont été « récoltés ».

Le projet, tel qu'il se présentait dans sa forme originale, transférait quasi tous les pouvoirs du Parlement au gouvernement. Il était un modèle du genre des lois de « pouvoirs spéciaux ». Je pense que le Parlement n'aurait pas accepté de signer ce chèque en blanc, surtout dans une matière dont le caractère répressif n'échappe à personne. Vous vous contentiez, monsieur le Vice-Premier ministre, de demander au Parlement d'avaliser les principes du permis à points, de la réduction du taux d'alcoolémie punissable de 0,8 à 0,5 gramme pour mille, du stage pour les jeunes conducteurs et de la constatation automatique des infractions hors la présence de verbalisants, vous réservant de donner un contenu à ces principes. Le texte a heureusement été précisé, et aussi quelque peu modifié, en commission de la Chambre.

Vous aviez justifié cette façon de procéder en invoquant les directives européennes. Il fallait pouvoir assurer, avez-vous dit, « la traduction souple et rapide de ces directives dans le droit national... C'est la raison de la délégation demandée par l'exécutif, dont la marge de manœuvre propre est de toute manière

considérablement réduite par le caractère de plus en plus européen de ces matières. »

De telles déclarations soulèvent des questions fondamentales sur le processus de décision qui s'applique de plus en plus par le biais de ces fameuses directives européennes. Je ne suis pas sûr que ce processus soit très démocratique. Quelques personnes prennent des décisions dans les enceintes européennes et on dit au législateur national, élu par la population à qui il doit rendre des comptes, que les textes qu'il vote doivent comprendre une large délégation de pouvoirs au gouvernement, pour lui permettre « une traduction souple et rapide des directives européennes ». Si l'on invoque des directives, on fait souvent aussi état de projets de directives — ce qui est le cas pour le texte qui nous est soumis —, de sorte que le législateur national est amené à déléguer ses pouvoirs en toute méconnaissance des mesures qui seront finalement prises.

Il faut donc se féliciter de ce qu'un minimum de précisions et quelques modifications ont été apportées par la commission de la Chambre. C'est le cas de la suppression de l'article 4 du projet, qui instaurait un permis de conduire à l'essai, en ce sens que le permis, une fois délivré, aurait encore pu être soumis à des restrictions. Le rapport précise que la commission était quasi unanimement opposée à cette idée. C'est aussi le cas de la suppression de l'article 34, qui prévoyait la constatation des infractions par des appareils de détection automatique hors la présence de verbalisants.

Voilà déjà deux mesures, particulièrement mal perçues, qui ont été supprimées. Pour ce qui est du permis de conduire à points, celui-ci a malheureusement été maintenu dans son principe, envisagé dans un cadre administratif — c'est-à-dire avec automaticité de la sanction — plutôt que dans le cadre d'une procédure judiciaire, comme beaucoup l'auraient souhaité.

Cependant, le texte adopté par la commission a défini les principales modalités de cette formule. En ce qui concerne la réduction du taux d'alcoolémie punissable à 0,5 gramme pour mille, cette mesure a malheureusement aussi été maintenue, mais la peine de prison pouvant être appliquée aux conducteurs n'atteignant pas 0,8 gramme pour mille a été supprimée. En outre, le texte adopté par la commission prévoit la possibilité d'un prélèvement sanguin, à la demande, à titre de contre-expertise, pour une concentration d'alcool d'au moins 0,8 gramme pour mille.

Les débats en commission de la Chambre et les modifications apportées démontrent combien ce projet peut susciter de réactions négatives. Même corrigé et modifié, le texte préconise des mesures qui ne sont pas acceptables.

Les reproches les plus significatifs sont les suivants :

1<sup>o</sup> Le permis de conduire à points pénalise les conducteurs qui, notamment pour des raisons professionnelles, utilisent abondamment leur véhicule;

2<sup>o</sup> Le système des pénalités par points ne semble pas devoir être réservé à des infractions reconnues comme particulièrement graves, ces infractions n'étant pas détaillées dans le texte du projet;

3<sup>o</sup> Le projet fait un sort particulier aux nouveaux conducteurs, qui pourront être pénalisés plus sévèrement et plus rapidement;

4<sup>o</sup> Descendre la limite punissable de l'imprégnation alcoolique à 0,22 milligramme par litre d'air expiré — ce qui correspond à 0,5 gramme par litre de sang — signifie que l'absorption de deux verres de bière suffit pour encourir les sanctions;

5<sup>o</sup> Le projet augmente fortement les peines applicables — qu'il s'agisse des amendes ou des peines de prison —, ce qui les rend disproportionnées par rapport aux autres peines du Code pénal sanctionnant des crimes et délits.

Ce sont les conducteurs utilisant leur voiture pour travailler, qui vont être le plus injustement pénalisés. Il est évident que ceux qui, tous les jours, passent de nombreuses heures sur des routes qu'ils ne connaissent pas nécessairement bien, sont beaucoup plus exposés au risque de commettre des infractions. Déjà, s'il avait été prévu que les pénalités seraient réservées à

des infractions « inexcusables », pouvant être assimilées à des fautes lourdes ou intentionnelles, tant elles mettent en péril la vie de leurs auteurs et des tiers, comme rouler en sens inverse sur une autoroute, ne pas respecter un feu rouge, franchir une ligne blanche, on comprend que le fait de rouler beaucoup n'est pas une justification. Mais ce n'est pas le cas: le projet ne fait pas de différence, comme l'a rappelé M. Monfils, entre le conducteur qui roule à 132 kilomètres/heure sur une autoroute dégagée et celui qui emprunte l'autoroute à contresens!

Cette façon de procéder est d'autant plus injustifiée, dans le chef des auteurs du projet, que les conducteurs « professionnels » sont reconnus comme n'étant pas, en général, des conducteurs à grands risques, comme en témoignent les statistiques abondamment citées en tête du projet: on peut en effet y lire que la plupart des tués et des blessés graves sont enregistrés le samedi et le dimanche, et que les jeunes conducteurs sont les plus dangereux. Le caractère aveugle du système des points, et son automaticité, vont donc frapper de plein fouet ceux qui se servent de leur voiture pour travailler, c'est-à-dire ceux qui ne roulent pas pour leur plaisir, ni pour assouvir d'obscurs instincts, mais qui se déplacent sur les routes pour nourrir leur famille, faisant « tourner » la machine économique et rentrer beaucoup d'argent, sous forme de taxes diverses, dans les caisses de l'Etat!

Réserver un sort particulier aux nouveaux conducteurs — qui ne sont pas nécessairement des jeunes — est tout aussi contestable. Si quelqu'un a obtenu son permis, au terme d'exams théorique et pratique, et, le cas échéant, d'une période d'écologie, il n'y a aucune raison pour qu'une fois ce permis obtenu, celui-ci soit considéré comme de deuxième catégorie. Autre chose est de procéder à une évaluation de la formation des nouveaux conducteurs jusqu'à l'obtention du permis. Ainsi pourrait-on envisager qu'un écologie puisse débiter dès dix-sept ou seize ans, suivant des modalités à définir. Il serait paradoxal d'avoir abaissé à dix-huit ans l'âge de la majorité, à grand renfort de discours sur la nouvelle maturité des jeunes, pour leur réserver ensuite un sort discriminatoire!

Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut réprimer la conduite en état d'ivresse ou d'intoxication alcoolique, laquelle augmente les risques d'accidents. Cependant, il convient de le faire d'une façon raisonnée. Abaisser le taux punissable jusqu'à ce qu'il ne soit plus admissible d'absorber — à l'occasion d'un repas, par exemple — une quantité d'alcool équivalant à deux verres de bière, n'est pas une mesure réaliste. Il est difficilement concevable de bannir, dans notre vie sociale, quasi toute consommation d'alcool. Une écrasante majorité de conducteurs risquent, à un moment ou à un autre, de se trouver en infraction, et la mesure paraît tout à fait disproportionnée par rapport au but poursuivi, qui est d'écarter de la route les conducteurs devenus dangereux pour eux-mêmes et les autres. C'est la situation spécifique de ces conducteurs qu'il faudrait beaucoup plus prendre en compte, sachant — et cela ne manque pas d'inquiéter... — qu'en général, ce n'est pas une mesure administrative ou judiciaire qui empêchera ceux-là de prendre un volant!

C'est un truisme de dire que la voiture est un phénomène de société. En 1989, notre parc automobile comptait 3 614 000 voitures, pour 800 000 en 1960. Le rapport de l'individu avec la voiture est complexe: un psychologue pourrait dire que la voiture capte de nombreuses émotions. En tout cas, elle est, aux yeux de son propriétaire, beaucoup plus qu'une simple machine. Cette dimension individuelle de la voiture débouche sur une dimension sociale. Celle-ci est tout aussi complexe. Sur ce plan, je pense que c'est une réflexion sur les libertés des uns et des autres qui devrait nous guider. Agir massivement et aveuglément ne me paraît pas être une bonne solution. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Vandermarliere.

De heer Vandermarliere. — Mijnheer de Voorzitter, indien het ontwerp van wet de verkeersveiligheid wil bevorderen en het aantal ongevallen wil verminderen, vooral dan de ongevallen met jonge bestuurders en bestuurders die rijden onder invloed, waarom verzetten een aantal partijen zich dan nog tegen dit lovenswaardige regeringsinitiatief? Waarom verzetten zoveel

beroepsorganisaties zich tegen het ontwerp? Men kan die organisaties, en zeker de christelijke transportvakbond, toch moeilijk van politieke vooringenomenheid beschuldigen.

Dit kan betekenen dat de voorgestelde maatregelen, die in de eerste plaats de verkeersveiligheid moeten waarborgen, niet zo goed en doeltreffend zijn als mag worden verondersteld. Collega Bosmans heeft het hierover reeds gehad in zijn uiteenzetting. Dit is dan ook een van de hoofdredenen waarom de PVV-fractie bij het begin van de werkzaamheden in de senaatscommissie het grootste voorbehoud heeft gemaakt ten opzichte van het reeds in de Kamer van volksvertegenwoordigers goedgekeurde ontwerp. Wij blijven ons met klem verzetten tegen een wetgeving inzake verkeersveiligheid die al te repressief overkomt en die een bedreiging inhoudt voor het privé-leven, voor de rechten van de verdediging, voor de beroepsuitoefening en zelfs gedeeltelijk voor het sociaal-economisch leven. Daarom zullen wij al onze amendementen die wij in de commissie hebben ingediend, ook in openbare vergadering verdedigen.

Wij willen hierdoor niet onze zogenaamde politieke oppositierol te allen prijze spelen en de werkzaamheden vertragen. Integendeel. Wij willen hierdoor de roep van de publieke opinie, de roep van zoveel vertegenwoordigers van de transportsector luid laten klinken om uiteindelijk te komen tot een coherent geheel dat via een voor iedereen aanvaardbaar beleidsplan de verkeersveiligheid zo groot mogelijk maakt.

Tijdens de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp zal ik nader ingaan op meer specifieke punten. Aan de hand van onze amendementen zal ik onze visie verduidelijken. Nu zal ik enkele meer algemene beschouwingen maken.

Ik veronderstel dat het de uiteindelijke bedoeling van het ontwerp was het aantal ongevallen te beperken en niet het wegverkeer te discrimineren ten opzichte van andere transportmogelijkheden. Ter zake rijzen echter vele vragen. Zo kan men zich afvragen of het ontwerp, eens wet geworden, wel zal kunnen worden toegepast en of de toepassing ervan niet willekeurig zal zijn.

Heeft men voldoende aandacht besteed aan de oorzaken van de ongevallen? In vele analyses, ook in de toelichting bij het ontwerp, wordt vaak verwezen naar de overdreven snelheid. Indien alle bestuurders het verkeersreglement stript zouden naleven en hun snelheid zouden aanpassen aan de omstandigheden, dan zouden er inderdaad minder ongevallen zijn. Maar die verkeersregels bestaan nu reeds. Zij worden enkel niet stript genoeg nageleefd. Men moet ervoor zorgen dat het verkeersreglement wordt toegepast en dus geen bijkomende repressieve wetgeving invoeren, die er alleen maar op gericht is het gedrag van de weggebruikers via een soort van repressiepsychose te wijzigen.

Daarenboven constateer ik dat het ontwerp slechts handelt over één facet van de mobiliteit, namelijk het wegverkeer. De mobiliteit van goederen, personen en diensten moet eveneens worden beheerst.

Dat werd over het hoofd gezien, zodanig dat het ontwerp in generlei mate een oplossing is voor de concentratie van de mobiliteit, die op bepaalde plaatsen en op bepaalde tijdstippen zeer knellend is en vanzelfsprekend de verkeersonveiligheid in de hand werkt.

Men tracht de verkeersveiligheid te bevorderen door een aantal wijzigingen ter tafel te leggen die vertrekken van het bangstigend standpunt dat alleen straf en bedreiging de bestuurder op het rechte pad kunnen houden.

Bijkomende opmerking is dat deze maatregelen worden voorgesteld zonder dat er voorafgaandelijk een grondig onderzoek is ingesteld naar de oorzaken van de ongevallensiteit, inzonderheid bij de jongere bestuurders. De verkeersopvoeding is goed uitgewerkt in het basisonderwijs, doch zij blijft omzeggens onbestaande in het middelbaar onderwijs, hoewel vele leerlingen rijden met een bromfiets en sommige zelfs een wagen besturen.

Het is jammer dat de hele problematiek van opleiding, motivering en van grondige analyse van psychologische en pedagogische verbanden achterwege werd gelaten. Daartegenover staat dan weer — ik kan dit niet genoeg herhalen — dat er een blind

vertrouwen werd geschonken aan de repressieve en strafverzwarende aard van de besproken maatregel via een administratieve wetgeving die van een rechter een tweederangsfiguur kan maken. Akkoord, de procedure verloopt sneller, maar zal dit systeem dezelfde rechtszekerheid kunnen waarborgen?

Alleszins zal dit nieuwe systeem aanleiding geven tot kritiek in verband met een willekeurig optreden van de politiediensten, zelfs al gebeurt dit ogenschijnlijk objectief.

De voorgestelde maatregelen maken geen enkel onderscheid, noch naar het profiel van de bestuurder, noch naar de veelvuldigheid van zijn verkeersopdrachten in tijd, afstand en professioneel gebruik.

Sta mij toe even in te gaan op bepaalde aspecten die werden aangehaald door vele organisaties uit de beroepssector van het vervoer zelf.

In de eerste plaats is er het rijden onder invloed. Het is onbetwistbaar dat bij de bestuurder geen enkele intoxicatie van alcohol, drugs of medicamenten mag worden vastgesteld. In het ontwerp wordt weliswaar verwezen naar een toekomstige Europese richtlijn om de 0,5 pro mille nu reeds als strafbaarheidsgrens te gebruiken. Voor andere aspecten van deze in uitvoering zijnde Europese richtlijn wordt niet zo snel dit argument voorgelegd. Voor een meer repressief beleid wordt wel de Europese kaart gespeeld.

De ervaring heeft geleerd dat het op onomkeerbare wijze behouden van de strafbaarheid vanaf de 0,8 pro mille-grens voldoende is. De sanctie van het verbod tot sturen, eventueel gepaard met nieuwe rijproeven, heeft een voldoende pedagogische impact. De nieuwe vaststellingstechnologie brengt de individuele rechten, die ten grondslag liggen van het Belgisch rechtssysteem, sterk in het gedrang.

We mogen ook niet uit het oog verliezen dat de ademtest niet dezelfde waarborgen en controlemogelijkheden biedt als de bloedanalyse.

Ook hier wordt de bestuurder beperkt in zijn rechten, gezien het hem aan verhaalmogelijkheden ontbreekt.

Wat, in tweede orde, de maatregelen ten opzichte van de jonge bestuurders betreft, betreurt ik dat van bij de aanvang weinig of geen aandacht wordt geschonken aan de verkeerspedagogiek. Het ontwerp verplicht tot bijscholing wanneer het reeds te laat is. Het zou beter zijn eerst te zorgen voor een gepaste verkeersopvoeding en achteraf, wanneer dat geen gewenst resultaat oplevert, verder te denken aan eventuele corrigerende straffen. Jammer genoeg beoogt dit ontwerp net het tegenovergestelde.

Wat, ten derde, de strafmaat betreft, valt het op dat de beoordelingsvrijheid van de rechter ernstig wordt beknot. De repressieve strafbepaling gaat voorbij aan elke vorm van individualisering. Het inhouden van het rijbewijs, zonder tussenkomst van een rechter staat bloot aan dezelfde kritiek.

De vraag naar rechtszekerheid van het individu wordt helemaal overschaduwed door het besef dat de strafuitvoeringen worden toevertrouwd aan de administratie in uitvoering van een kaderwet. De normale garanties eigen aan ons rechtssysteem worden eens te meer genegeerd.

Een rijbewijs met punten is geen nieuw gegeven en wordt in verscheidene landen toegepast. Voor de toepassing ervan in België moet een elektronisch strafregister worden uitgebouwd dat meer dan 4 miljoen bestuurders moet kunnen omvatten en dat de administratie moet toelaten een waarde toe te kennen aan overtredingen om zo het aantal punten te kunnen samenstellen dat kan leiden tot het verval van het rijbewijs.

Er is ook de niet te verantwoorden arbitraire administratieve ingreep om de duur van het strafregister in te korten of te verlengen, de zwaarwichtigheid van de overtredingen te vergroten door zonder enige individualisering van de belangrijke maatschappelijke straffen, het rijbewijs aan een automatische opschorting bloot te stellen. Het systeem gaat te ver en zal zijn doel niet bereiken. Er zal een kleine kern van bestuurders zonder geldig rijbewijs ontstaan, met alle dramatische gevolgen vandien.

Het ontwerp is een repressieve strafrechtelijke ingreep die door overhaasting, gebrek aan onderzoek en overleg voorbijgaat aan bestaande oplossingen. Zo een beleid mikt met spectaculaire maatregelen op een bepaald deel van de publieke opinie. De « zweepslagtechnologie » toepassen, is een gemakkelijke oplossing die niet kan wedijveren met elementen zoals maatschappelijke overreding en verkeersopvoeding via alle mogelijke kanalen, zoals scholen, publiciteit, autoconstructeurs en dergelijke meer. Dit is minder opvallend, maar zeker veel efficiënter dan een systeem van eenzijdige beteugeling.

Tot besluit stel ik vast dat de gevolgen van dit wetsontwerp een aanfluiting betekenen van de essentiële beginselen van een humaan strafrecht. Kunnen wij dit in een democratie aanvaarden? Ik sta met deze kritiek zeker niet alleen. Ook de Liga voor de mensenrechten heeft enige dagen geleden in een scherpe kritiek gesteld dat de uitvoerende macht met dit ontwerp sancties wil treffen die het recht op verdediging niet eerbiedigen.

Daarenboven biedt onderhavig wetsontwerp geen enkele ruimte voor mogelijke verzachtende omstandigheden en houdt het geen rekening met de onmiddellijke gevolgen van een sanctie.

Immers, zo stelde de Liga voor de mensenrechten: « Een menselijk strafrecht bepaalt minimum- en maximumstraffen en de mogelijkheid om tussen deze alternatieven een gemotiveerde en aan het individuele geval aangepaste sanctie te kiezen. »

Van zodra de zes strafpunten zijn bereikt is geen verdediging meer mogelijk. De Liga kan evenmin aanvaarden dat een administratie, zonder enige mogelijke tegenspraak, iemand het recht op sturen kan ontfemen. Samen met de Liga voor de mensenrechten stel ik vast dat dit ontwerp de rechterlijke macht op een gevaarlijke wijze uitholt. Met dit ondemocratisch en gevaarlijk precedent kan de PVV-fractie niet akkoord gaan. (Applaus.)

M. le Président. — La parole est à M. Grosjean.

M. Grosjean. — Monsieur le Président, en préambule, je voudrais signaler — même si cela n'a pas vraiment d'importance — que je suis membre d'une association de défense de l'automobile et ce depuis près de quarante ans. Je suis de près et depuis plus de quarante ans, les compétitions automobiles, qu'il s'agisse de motos, d'autos, de trial, de vitesse pure, de cross, ou autre discipline.

Le circuit de Francorchamps se situe à 20 kilomètres de chez moi; aux portes de ma commune, se trouve le domaine de trial de Bilstain et pas plus tard qu'hier, se déroulait, dans ma commune, le championnat de la province de Liège des « karts » de compétition. J'ai dès lors souvent l'occasion de me rendre compte de ce qui se passe sur les circuits et en compétition.

La compétition — j'en conviens — est un terrain d'essai extrêmement favorable à l'amélioration de la technique et même de la sécurité des engins motorisés.

J'aime rouler — ou plutôt, j'aimais rouler — et qui plus est, rouler vite. Est-ce une raison pour faire preuve de démagogie et suivre aveuglément certains dirigeants des associations de défense de l'automobile ou encore des vendeurs de voitures — voitures qui, pour trop d'entre nous, sont un signe de confort, de richesse et pourquoi pas, d'égoïsme?

Venons-en au projet proprement dit.

Lorsque le ministre a déposé son projet au Parlement, le hasard a voulu qu'il soit discuté en premier lieu à la Chambre. Les quatorze réunions consacrées à son examen ont permis — tout le monde a pu s'en rendre compte — de le modifier de façon intéressante. Sous la forme actuelle, il illustre un progrès important, réalisé dans le cadre des lois et règlements qui régissent la circulation routière de Belgique. Quatorze réunions de commission, six à sept heures de discussions en séance plénière, à la Chambre, cinq à six réunions en commission du Sénat et huit heures de débat, aujourd'hui, pour une quarantaine d'articles, ont permis à chacun d'exposer et d'expliquer en long et en large les arguments pour ou contre le projet.

Il serait difficile d'en faire une synthèse, mais en ce qui me concerne, j'estime que tout a été dit et même que trop a été dit. En effet, certains parlementaires ont évoqué, remis en cause

ou encore ignoré toute une série de réglementations, d'arrêtés royaux, de directives européennes, de listes diverses existantes, pour lesquels ce projet ne change rien.

Sans me référer aux statistiques — souvent effrayantes — qui concernent les accidents de la route, je pense, en tant que bourgmestre, et donc responsable de la sécurité de mes concitoyens, journalièrement à ce qui s'y passe. Souvent, je me demande comment arrêter le carnage, comment arrêter les agissements de certains conducteurs, qui se prennent pour des pilotes de rallye et qui, par bêtise, égoïsme, imprudence ou légèreté mettent journalièrement en danger la santé, quand ce n'est pas la vie, des autres.

Dès lors, quelles sont les mesures à prendre pour qu'il soit mis fin aux exagérations de certains? Où que l'on se tourne, les mesures proposées posent un problème, même aux gens sérieux. Je n'ai malheureusement entendu aucune proposition fondamentale permettant de sélectionner les conducteurs en fonction de leurs divers comportements. Il fallait donc, tôt ou tard, trouver des mesures préventives et punitives. Elles ne deviennent d'aillieurs punitives que lorsqu'une infraction a été commise. Peut-on retenir comme sérieuses les allusions au danger produit par ceux qui se droguent ou qui absorbent des tranquillisants et qui échapperaient à la loi par manque de contrôle? Faut-il excuser l'alcoolisme pour cette raison-là?

Peut-on inventer des règles qui fluctueraient en fonction de la pluie, du brouillard, de la lenteur ou d'autres arguments que j'ai entendus, tels que panneaux à 20 kilomètres/heure, voitures à contresens? Ce ne sont là, tout le monde le sait, que des éléments ponctuels et rares et on ne peut légiférer sur des exceptions ou des faits qui restent marginaux!

Peut-on trouver des explications à la situation que nous vivons? La circulation routière ou, plutôt, les dangers de cette circulation ont, pour moi, une origine qui est un vrai paradoxe.

En effet, en quarante ans, les dangers de la circulation routière se sont décuplés alors que la sécurité passive et active des véhicules n'a fait que progresser à l'instar, mais dans une moindre mesure sans doute, de l'infrastructure.

Un conducteur, quel qu'il soit, même maladroit, même négligent, peut se permettre certaines erreurs de conduite, certaines fantaisies tant les voitures sont devenues sûres ou plutôt rassurantes. Le conducteur d'aujourd'hui prend le volant de voitures non seulement puissantes, mais aussi sécurisantes et tenant bien la route. Il est pris d'un indicible sentiment de sécurité. Il ne sent plus la vitesse; sa voiture lui obéit au doigt et à l'œil; il est le maître à bord, il maîtrise son sujet. Mais que survienne le moindre incident, le plus petit obstacle, une pierre, un trou, un chat, un chien, et je n'ose pas penser aux enfants ou aux personnes du troisième âge, et tout s'écroule. On roule à la limite des possibilités de la voiture sans penser aux obstacles qui peuvent surgir de façon imprévue. Là réside le paradoxe: l'insécurité naissant de trop de sécurité!

Nous avons tous entendu les slogans publicitaires: « La route colle à ma voiture », « Mon salon, c'est ma voiture », « Ma voiture, c'est ma liberté ». Bravo pour les publicistes! Mais où s'arrête la liberté? Ne doit-elle pas s'arrêter là où commence celle de l'autre, de celui qui doit pouvoir circuler à pied, à vélo ou en voiture même dans des conditions minimales de sécurité et de confort?

Que faut-il donc faire? Il ne faut certes pas croire que l'application de la nouvelle loi va tout régler. Non. Elle va permettre de mettre hors d'état de nuire un certain nombre de ceux qui ne respectent ni la loi ni le voisin car, je le répète, la sanction ne s'applique pas à l'ensemble des conducteurs mais uniquement à ceux qui transgressent la loi et je trouve singulier de dire qu'il faut traiter différemment le conducteur qui dépasse légèrement les limites de vitesse et celui qui roule en sens inverse sur une autoroute.

Si on peut les comprendre quant au fond, comment appliquer ces différences? Quelle est la vitesse à pénaliser? Le 120, le 130, le 140, le 160 sur terrain sec, le 130 sur sol mouillé, le 90 par temps de brouillard, le 70 par brouillard de nuit? Je n'ai pas

entendu de propositions à cet égard, pour la bonne et simple raison qu'il n'y en a pas.

A moins, au sujet de ces exceptions, de reprendre une idée qui vient d'être émise par un de mes collègues: « Sois père de famille nombreuse et tout te sera pardonné. »

Le projet ne règlera pas tout; il faut faire autre chose, il faut faire plus. De nombreuses idées ont été lancées. Je suis de ceux qui demandent au ministre notamment de lancer des campagnes de prévention sérieuses ou plutôt de les poursuivre, d'améliorer le fonctionnement des auto-écoles, de revoir le fonctionnement des centres de contrôle technique, de multiplier surtout les leçons de civisme et les codes de bonne pratique dans les écoles et ce, dès le plus jeune âge. A cette fin, il appartient aux parlementaires de proposer des améliorations, il appartient au ministre et à ses collaborateurs de rechercher d'autres solutions.

Mais je reviens au sujet qui nous préoccupe aujourd'hui, et je conclus en marquant l'accord de mon groupe qui votera ce projet, non pas dans l'enthousiasme — il n'y en a pas dans un domaine aussi difficile — mais en sachant que le mieux est souvent l'ennemi du bien et que le grand mérite du projet est celui d'exister. (*Applaudissements.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier le président de la commission qui vient de prendre la parole, ainsi que le rapporteur, le secrétariat et tous les membres de la commission et pour l'atmosphère — même si de temps en temps on a quelque peu polémique — dans laquelle la discussion a pu se dérouler et, plus particulièrement, pour la qualité du rapport qui nous est présenté aujourd'hui.

Si l'on considère le rapport de la Chambre, couvrant quatorze réunions, et celui du Sénat qui a encore apporté quelques précisions, la façon dont ce projet a été traité peut être jugée, à mon avis, comme un bon travail parlementaire. Personnellement, je considère plutôt comme un compliment que comme un reproche le fait que, notamment à la Chambre, le projet ait été modifié ou plutôt complété. En effet, la commission a eu le mérite de préciser certains points pour lesquels le projet original renvoyait à des arrêtés royaux délibérés ou non en Conseil des ministres.

S'agissait-il d'une espèce de loi de pouvoirs spéciaux? Je ne le crois pas. Le projet original s'inscrivait, en effet, dans l'esprit général des règlements sur la circulation routière. J'ai souvent été étonné de constater, quand j'explicitais certaines situations, que des points essentiels desdits règlements ne se trouvaient pas dans la loi mais dans des arrêtés d'application. Voici un exemple concret: tout le monde croit que la loi détermine l'autorisation de rouler à partir de 18 ans. Or, la loi est muette, à ce sujet.

Er is gewoon bij koninklijk besluit bepaald dat men van 18 jaar mag rijden. De inhoud van wat de opleiding tot het bekomen van een rijbewijs moet zijn, staat nergens in de wet; het staat in een uitvoeringsbesluit. Het oorspronkelijk ontwerp bleef dus in de geest van wat de verkeersreglementering en de verkeerswet vandaag is, maar ik heb aanvaard dat een aantal zaken bij wet nader gepreciseerd worden en die preciseringen liggen geheel in de lijn van wat ik van plan was te doen bij koninklijke besluiten.

En tweede punt waarop verscheidene sprekers de nadruk hebben gelegd — en dat ik onderschrijf — is dat het ontwerp niet het hele beleid inzake verkeersveiligheid omvat. Maar dit is onvermijdelijk.

In het ontwerp staan die elementen die een wetswijziging vergen.

De bespreking in het Parlement heeft vanzelfsprekend alle aandacht van de publieke opinie op deze problematiek gevestigd. Dat is de voedingsbodem voor de beweringen dat het beleid louter repressief is.

Maar hoe dan ook, het is niet voldoende « la méthode Coué » te gebruiken en op de tribune vijftien keer te herhalen dat het beleid repressief is, opdat het ook zo zou zijn.

Dit is niet zo omdat, ten eerste, dit ontwerp slechts één van de vele elementen van het verkeersbeleid is en, ten tweede, het een aantal elementen bevat die naar mijn gevoelen ten onrechte als repressief worden bestempeld terwijl ze even goed als preventief kunnen worden beschouwd.

Ik kom straks nog terug op het globaal beleid inzake verkeersveiligheid. Ik wens vooraf te zeggen, zoals hier velen hebben gedaan, dat dit wetsontwerp geen wondermiddel is. Het is maar een klein onderdeel, een poging om een element aan te brengen voor de oplossing van een probleem dat slechts kan worden opgelost wanneer vanuit de verscheidene invalshoeken hetzelfde doel wordt nagestreefd. Een wondermiddel bestaat eenvoudig niet want daarvoor is de verkeersveiligheid een veel te complex probleem, zoals trouwens ook de mobiliteit.

Aan de heren Vaes en Vandermarliere wil ik zeggen dat dit ontwerp het prangende probleem van de files vanzelfsprekend niet zal oplossen. Geen enkel ontwerp van wet zal dit kunnen. Het probleem van de files is een probleem van organisatie van de mobiliteit en heeft ook te maken met de ruimtelijke ordening. Een ontwerp van wet kan hieraan geen einde maken; dit is praktijk op het terrein. Het ontwerp heeft als doel een bijdrage te leveren tot een verhoogde verkeersveiligheid. Zulks kan echter slechts worden bereikt wanneer terzelfder tijd maatregelen worden genomen inzake bijvoorbeeld infrastructuur en een verhoogde technische veiligheid van de auto. Ook de mens moet worden aangepakt, niet alleen door reglementering en bestraffing, maar ook door opvoeding en mentaliteitsvorming.

Je puis souscrire entièrement à la timide évolution de l'infrastructure que l'on commence à voir sur le terrain. A cet égard, il est clair que les concepts et les mentalités ont changé. Voici vingt ans, tant au niveau national qu'au niveau communal, la priorité consistait à créer le plus d'espace possible pour les voitures soit en aménageant un maximum de parkings, soit en élargissant les routes au détriment des pistes cyclables, voire des trottoirs. Progressivement, on se rend compte que cette optique n'est pas une solution. En effet, dans les zones d'habitation principalement, il importe de tenir compte des piétons, des enfants, des personnes âgées et des cyclistes.

Il est injuste de donner la priorité absolue à l'automobile en raison du fait qu'elle est la plus forte. Par conséquent, la route traversant une agglomération ne doit pas nécessairement être élargie. Au contraire, elle doit souvent être rétrécie. Dans ce domaine, je souscris aux initiatives prises par mes collègues Sauwens et Baudson visant à ramener la circulation sur deux bandes, au lieu de trois ou quatre, dans la traversée de certaines communes.

Het invoeren van de Zone 30 heeft dan ook tot doel de gemeenten de mogelijkheid te geven om hun wijken met een gemengd karakter zo te organiseren dat niet alleen de auto er aan bod komt.

Wij moeten nieuwe evenwichten zoeken. Ik stel vast dat zowel de gemeenten als de diensten van Openbare Werken geleidelijk aan nieuwe concepten ontwikkelen, bijvoorbeeld systematisch van kruispunten rondpunten maken, aangezien proefondervindelijk bewezen is, dat deze laatste veel veiliger zijn.

Er is ook enorme vooruitgang geboekt in de autoconstructie. Europa speelt hierbij een grote rol. Wij moeten de verdere ontwikkeling van de veiligheidsnormen van de wagens bevorderen en ook de leefmilieunormen verstrakken. In zekere mate zijn de autoconstructeurs trouwens vragende partij. De normen zouden niet langer het voorwerp mogen uitmaken van concurrentie, maar algemeen van toepassing moeten worden verklaard.

Tegelijkertijd moet duidelijk worden gemaakt dat al deze veiligheidselementen, zoals veiligheidsgordels voor- en achteraan, ABS-remmen, servostuur, achteruitkijkspiegels links en rechts, slechts een optimaal rendement hebben bij een normaal rijgedrag. Deze veiligheidselementen mogen geen uitnodiging zijn om roekeloos te gaan rijden omdat men een veilige wagen

heeft. Dat is een kwestie van mentaliteit en vorming. Men mag geen vals gevoel van veiligheid geven.

C'est ce que l'on a appelé « une impression sécurisante ». Celle-ci amène en fait le conducteur à conduire sans se rendre compte des risques qu'il prend. Il oublie que, dans les moments cruciaux, c'est toujours l'élément humain qui doit jouer et qu'il est des circonstances où la voiture la meilleure ne peut répondre avec efficacité à des réflexes humains.

Een andere factor in het geheel van het verkeersveiligheidsbeleid is de mens. De mens moet worden gevormd en opgeleid om aan de jungle van het verkeer deel te nemen. Hij moet leren dat het verkeer per definitie een collectief gebeuren is, waarin de vrijheid van de ene beperkt wordt door de vrijheid van de andere. Voor dit collectief gebeuren is een minimum aan organisatie vereist, niet alleen om het verkeer veilig te laten verlopen, maar zelfs om het niet te laten vastlopen.

Aan deze mentaliteitswijziging moet reeds in de scholen worden gewerkt. De auto mag niet langer worden beschouwd als het symbool van individualisme. Hij moet worden teruggebracht tot wat hij is, namelijk een belangrijk vervoermiddel, niet meer, maar ook niet minder.

Hoe groot onze inspanningen op het gebied van opvoeding en mentaliteitsvorming ook zijn: een mens blijft een mens. Onze inspanningen kunnen enkel succes hebben indien daarnaast ook « la peur du gendarme » bestaat. Mijn voorganger heeft dat zeer goed begrepen. Hij liet de eindejaarscampagne tegen het gebruik van alcohol gepaard gaan met verscherpte controle en duidelijke aanwezigheid van de rijkswacht met een aanzienlijke verhoging van de pakkans als gevolg. Het enige wat men hiertegen kan opwerpen is dat de pakkans in die periode dan wellicht te hoog was in vergelijking met de rest van het jaar. Het succes van de campagne was de perfecte illustratie van het feit dat allerlei acties en mentaliteitsvorming slechts resultaten afwerpen indien er voldoende controle is.

Men beweert soms dat het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid werd bemoeilijkt door de staatsvorming. Ik weet dat het bij sommigen goed staat kritiek te geven op de staatsvorming bij elke gelegenheid en vanuit om het even welke invalshoek. Wat verkeersveiligheid betreft, moet ik echter ten stelligste ontkennen dat de coördinatie tussen Verkeerswezen en Openbare Werken beter was toen beide nog nationale departementen waren dan vandaag tussen het nationaal beleid en het beleid in de verscheidene regio's. Ik ervaar in de interministeriële conferentie dat wij op het ogenblik beter op elkaar zijn afgestemd dan vroeger het geval was met de twee nationale departementen. Het gevaar bestaat dat de periode vóór de staatsvorming idyllisch wordt voorgesteld. Het is niet moeilijk de situatie waarbij vier ministers moeten samenkomen alvorens iets kan worden beslist, te karikaturiseren. De collega van de Vlaamse regering en de collega van de Brusselse regering zijn echter bevoegd voor het geheel van de verkeersmaterie in hun Gewest, wat de onderhandeling aanzienlijk vergemakkelijkt.

Ik kom nu tot de inhoud van dit wetsontwerp. Collega Didden heeft gelijk wanneer hij zegt dat wij dit wetsontwerp moeten nemen voor wat het is. Het heeft enkel betrekking op het politoneel aspect van het verkeer. Het bepaalt de regels waaraan de autobestuurder zich moet houden in het verkeer.

Uit de analyse van de situatie blijkt dat de infrastructuur, het voertuig en het menselijk gedrag oorzaken kunnen zijn van ongevallen. Wat dit laatste betreft spelen vooral onervarenheid van jonge chauffeurs, gebruik van alcohol en het niet-eerbiedigen van het verkeersreglement een belangrijke rol. Op deze factoren moeten wij inspelen.

Mijnheer Vandermarliere, ik heb wetenschappelijke studies geraadpleegd, bijvoorbeeld betreffende de rol van de onervarenheid van de jongeren en de noodzaak van de opleiding van jongeren. Ik verwijs hier naar het kamerverslag, waarin ik een uitgebreid overzicht gegeven heb van de studie die ter zake aan de KUL is gebeurd, want ook in ons land werd proefondervindelijk wetenschappelijk onderzoek verricht.

Ik heb vooral gewezen op het feit dat wij niet moeten denken hier in België telkens het buskruit uit te vinden. De problemen

van verkeersveiligheid in ons land vertonen veel gelijkens met die in andere landen. Toch wijzen alle statistieken uit dat de resultaten die men in andere landen bekomt, beter zijn dan bij ons. We zijn dus gaan kijken wat die andere landen doen en bij het lezen van sommige uitlatingen, niet zozeer hier in de Senaat, maar wel in de kranten, vraag ik mij soms af of ik nu werkelijk de boze wolf ben die al die machiavellistische dingen heeft uitgevonden om Jan en alleman schrik aan te jagen. Ik heb één troost: als ik zo slecht ben, ben ik niet de enige in Europa, en als de maatregelen die ik heb genomen ondemocratisch zijn, bestaan er in Europa niet veel democratieën meer. Elke maatregel van dit wetsontwerp bestaat in ten minste één ander land in Europa of in de Verenigde Staten.

Ik heb nagegaan welke maatregelen in andere landen resultaat hebben gehad, en tot grotere veiligheid dan bij ons hebben geleid. Ik stel vast dat de opleiding in andere landen zwaarder is dan bij ons. Men begint er vroeger mee, er is een langere stageperiode, bepaalde zaken mogen niet en men moet onder begeleiding rijden. De Europese Commissie en het Europees Parlement stellen de verlaging van het toegelaten alcoholgehalte tot 0,5 in het vooruitzicht. In Nederland heeft men dat reeds gedaan.

Je suis d'accord avec vous, monsieur Clerdent, le Comité économique et social a émis un avis négatif. Probablement après un lunch!... Mais au niveau de l'Europe, il ne peut que donner un avis. La Commission a proposé 0,50 gramme. Le Parlement européen a émis un avis favorable, et si, comme je l'ai dit en commission, aucune directive n'a été prise, ce n'est pas en raison de l'avis négatif du Comité économique et social, mais parce que certains pays, dont l'Allemagne, considèrent que s'il ne s'agit pas de mesures techniques concernant les voitures, cela n'entre pas dans le cadre du Marché commun et que, par conséquent, les règles de sécurité routière ne sont pas de la compétence de la Communauté économique européenne.

Un certain nombre de pays, dont ceux de Benelux, ne sont pas du tout d'accord sur cette approche. Je crois personnellement que si l'on veut une véritable communauté européenne, il faut qu'un certain nombre de règles de base de la circulation routière ne s'arrêtent pas aux frontières, mais soient communes à l'ensemble des pays. Je suis également persuadé que l'on y arrivera.

Voor het rijbewijs met punten verwijs ik u eenvoudig naar de bladzijden 38 en 39 van het kamerverslag. Daar krijgt u een perfect overzicht van de wijzen waarop het rijbewijs met punten in verscheidene landen van Europa bestaat. Als u een vergelijkende tabel opstelt, zult u vaststellen dat ons systeem de nadruk legt op bijscholing, terwijl in bepaalde andere landen de systemen veel scherper zijn dan bij ons. In Frankrijk verliest men punten, in de plaats van ze op te tellen, ook op een puur administratieve manier op basis van overtredingen die aanleiding hebben gegeven tot een forfaitaire boete of waarover een veroordeling met kracht van gewijsde werd uitgesproken. Als men zijn punten kwijt is, verliest men automatisch en van meet af aan zijn rijbewijs en krijgt men het pas terug, nadat men een aantal proeven heeft afgelegd. Ik kom hierop nog terug, maar wijs er reeds op dat ik ons systeem bewust veel meer als een geheel van preventieve maatregelen met de nadruk op scholing, dan als een geheel van repressieve maatregelen heb opgevat.

Zo kom ik tot de concrete benadering van de voorgestelde maatregelen. Allereerst is er de rijopleiding van de jongeren.

Il est en effet exact qu'à la Chambre, j'avais proposé une période de stage après l'obtention du permis de conduire.

En fait, la commission de la Chambre va plus loin que mes propositions. Je suggérais, en effet, que celui qui voyait restreindre son permis de conduire chez nous puisse rouler à l'étranger. Il faut bien prendre conscience que dans le système qu'elle a retenu, le conducteur en écolage et en période de stage — qui n'a donc pas encore de permis — ne pourra pas rouler à l'étranger, et dans notre pays à certaines conditions seulement. Personnellement, je n'avais pas osé aller aussi loin, mais vu le consensus en commission, je me suis rallié à ce point de vue.

Un arrêté royal sera pris, puisque la loi le permet, qui déterminera les conditions de formation des nouveaux chauffeurs, tout

en permettant de commencer cette formation avant l'âge de dix-huit ans, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Dans la formation sera intégrée une période de stage d'au moins six mois qui comprendra des restrictions claires et nettes dont, entre autres, l'interdiction de circuler en voiture les nuits de week-end. Comme convenu à la Chambre et confirmé en commission du Sénat, je soumettrai cet arrêté royal, pour avis, aux commissions compétentes de la Chambre et du Sénat.

En tweede element is de alcohol. Het gaat hierbij om twee zaken, namelijk het verlagen van het toegelaten alcoholgehalte in het bloed en een nieuwe, meer moderne manier van controle. Voor de daling van het toegelaten gehalte, heb ik reeds verwezen naar adviezen en voorstellen op het internationale vlak. In het ontwerp hebben wij bewust een onderscheid gemaakt tussen een gehalte van boven 0,8 pro mille en een gehalte tussen 0,5 en 0,8 pro mille. In het laatste geval zijn de sancties niet te zwaar, maar moeten zij toch duidelijk maken dat wie een auto bestuurt, zich bewust moet zijn van zijn verantwoordelijkheid en niet of nauwelijks alcohol mag drinken. Ik weet dat daarmee nogal wat sociale gewoonten moeten worden gewijzigd, maar ik ben ervan overtuigd dat dit mogelijk is. Ik verwijs hierbij naar de evolutie op het vlak van het roken van sigaretten. In het gebied dat ons nu bezighoudt, is er het succes van de alcoholvrije bieren, dat ik niet kan verklaren zonder de huidige besprekingen als achtergrond. De bevolking weet immers welke maatregelen op komst zijn.

Wij moeten de bevolking haar verantwoordelijkheid bewust maken. Iemand die zegt: «Ik moet met de wagen rijden, ik drink niet», wordt al te vaak uitgelachen. De reflex zou moeten zijn: «Die persoon moet rijden, wij bieden hem iets anders aan.»

Ik wil niet zover gaan als de heer Monfils die zegt: «Wij zullen geen alcohol meer aanbieden op recepties», maar als er niet-alcoholische dranken op recepties worden aangeboden, zullen ze ook worden genuttigd.

De verlaging van het toegelaten alcoholgehalte heeft als boodschap: «Wie rijdt, drinkt geen alcohol.»

Nous devons, à cet égard également, éviter de nous imaginer que nous allons réécrire l'Histoire ou tout recommencer à zéro. Ce n'est pas la Belgique qui a inventé l'éthylomètre. Celui-ci est, en effet, utilisé depuis longtemps déjà dans plusieurs pays européens. Les avis de certains «experts» me laissent sceptique. En effet, j'ai une opinion précise en ce qui concerne les personnes qui, dans le cadre d'un groupe déterminé, approuvent unanimement un rapport et changent d'avis le lendemain parce qu'ils ne sont plus experts à l'Institut d'épidémiologie, mais auprès des tribunaux...

**M. Monfils.** — Telle est donc votre définition de l'expert, monsieur le ministre. Quand il n'est pas d'accord avec vous, il est mauvais!

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Pas du tout. Je fais allusion à l'expert dont a parlé M. Clerdent tout à l'heure. Que faut-il penser d'un expert qui change d'avis selon la position dans laquelle il se trouve, voire suivant les intérêts qu'il poursuit?

Je constate que plusieurs pays ont introduit l'éthylomètre, certains sans recourir à l'examen du sang, alors que d'autres permettent l'analyse du sang comme une forme de contre-expertise. On semble considérer qu'il ne subsiste aucun doute dans le cas de l'examen du sang. En réalité, dans ce type d'examen, il s'agit d'abord de calculer le taux d'alcool au moment où l'on pratique l'analyse, et ensuite de procéder à un calcul permettant d'évaluer ce qu'aurait pu être le taux d'alcool au moment de l'interception du conducteur. En effet, le but est de déterminer le taux au moment de l'interception, et non au moment du prélèvement du sang. Cela démontre bien que ce système présente une marge d'incertitude.

L'éthylomètre, quant à lui, mesure le taux d'alcool au moment même où l'opération se pratique, sans qu'un calcul à rebours soit nécessaire. Le degré de certitude est donc nettement supérieur à celui de l'examen du sang.

Je précise qu'après les discussions à la Chambre, nous avons introduit un certain nombre de limites dans le projet de loi, notamment le fait que le conducteur peut demander à « souffler » une deuxième fois, voire une troisième fois, si la différence apparaissant entre le premier et le deuxième essai est trop grande. Cela constitue en quelque sorte une contre-expertise de l'analyse de l'haleine. Aussi, ma conviction demeure que l'analyse de l'haleine offre toutes les garanties et rend surperflue l'analyse du sang.

Au cours des discussions à la Chambre j'ai accepté également que le contrevenant puisse recourir à une analyse du sang, qui sera à ses frais dans le cas où l'analyse du sang aurait confirmé les résultats de l'analyse de l'haleine.

J'affirme donc que le projet de loi, tel qu'il vous est présenté, offre toutes les garanties de fiabilité. De plus, la façon de réaliser le contrôle avec les éthylomètres me paraît moins incisive: elle comporte moins d'inconvénients, tant au niveau de la procédure à suivre — appel à un médecin — qu'au niveau des désagréments pour le conducteur subissant l'analyse.

M. Desmedt a demandé si en cas de paiement immédiat, qui constitue la règle pour un taux entre 0,5 et 0,8, l'infraction était reprise dans le casier judiciaire. J'attire l'attention sur le fait qu'un paiement immédiat peut être refusé par le conducteur, dont l'infraction fera alors l'objet d'une procédure judiciaire. Dans ces conditions, la condamnation figurera au casier judiciaire. Par contre, en cas de paiement immédiat, l'infraction ne figurera pas au casier judiciaire proprement dit, mais sera consignée à la commune dans le dossier de l'intéressé. Concrètement, cela signifie que les autorités ont connaissance de l'infraction, qui interviendra d'ailleurs dans le calcul des points. L'infraction ne figurant pas au casier judiciaire, le certificat de bonnes vie et mœurs, demandé, par exemple, par le conducteur concerné, n'en fera donc pas mention.

Zo kom ik tot het meest besproken punt uit het ontwerp, namelijk het rijbewijs met punten. Ik ben de heer Pataer dankbaar voor zijn weerlegging van de kritieken van de Liga voor de rechten van de mens. Toch wil ik hier nog even verder op ingaan. Toen ik die kritieken vrijdag in de pers las, was mijn eerste reactie dat ik toch moest opletten en even nadenken. Na het artikel nader te hebben bekeken, ben ik er echter van overtuigd dat niet zozeer het ontwerp, maar wel de Liga een ferme deuk gekregen heeft.

Mijns inziens houdt de Liga voor de rechten van de mens in ons land er een totaal andere mening op na dan in andere landen. Het rijbewijs met punten is immers, zoals de heer Pataer reeds zegde, een aanbeveling van de Raad van Europa. Het is trouwens in juist dezelfde voorwaarden als bij ons ingevoerd in een hele reeks Europese landen. Bij mijn weten heeft de Liga in die landen daartegen nooit geprotesteerd of is men er nooit voor naar het Europees Gerechtshof gegaan. Dit is het eerste punt dat mij deed twifelen aan de gegrondheid van de kritieken van de Liga.

Het rijbewijs met punten kadert in de reglementering die de voorwaarden bepaalt voor het behalen of behouden van een rijbewijs. De kritieken ter zake van de oppositie berusten op een misverstand. Die voorwaarden slaan immers ook op leeftijd, geldigheidsduur, scholing, rijgeschiktheid enzovoorts. Wanneer men niet aan alle voorwaarden voldoet, dan verliest men zijn rijbewijs. Dit is geen strafmaatregel, maar een administratieve maatregel. In sommige landen heeft het rijbewijs altijd een tijdelijk karakter en moet op geregelde tijdstippen een examen worden afgelegd om het te kunnen laten verlengen. Ik heb die werkwijze niet willen toepassen omdat ik ze te omslachtig vind.

De filosofie van het rijbewijs met punten bestaat erin dat men de overtredingen beschouwt als een indicator dat er aan het rijgedrag iets schort en dat er dus nood is aan bijscholing. Wanneer men vier punten heeft, kan men door vrijwillige bijscholing op twee punten terugvallen. Bovendien is er geen opschorting van het rijbewijs wanneer men voor de eerste maal zes punten verzamelt, indien men tenminste de bijscholing tijdig

volgt. Het volstaat trouwens die bijscholing te volgen; er dient geen nieuwe proef te worden afgelegd.

Het is dus niet correct het invoeren van het rijbewijs met punten te beschouwen als een strafrechtelijke maatregel. Het gaat hier om een administratieve maatregel voor het bekomen of het behouden van een rijbewijs. De analyse van de heer Pataer was dan ook zeer terecht. Ik leg in deze hele aangelegenheid vooral de nadruk op de bijscholing. Ik wil dus helemaal niet te allen prijze het rijbewijs gedurende een bepaalde periode opschorten.

Zoals in Frankrijk en Duitsland zal er enkel rekening worden gehouden met overtredingen waarvan de veroordeling kracht van gewijsde heeft of die door de betrokkene werden erkend door een betaling. In het verslag werd op vraag van de PSC-senatoren in de commissie duidelijk geschreven dat dit geldt voor een onmiddellijke betaling als voor een betaling na minnelijke schikking. De formulering « betaling » wordt trouwens ook gebruikt in de strafwetgeving. Wij hebben daar dus alleen een formulering overgenomen.

De Raad van State heeft over het rijbewijs met punten — daar heeft de heer Pataer ook de nadruk op gelegd — geen enkele opmerking gemaakt. Hij heeft zelfs niet gezegd, zoals gewoonlijk, dat het oorspronkelijk wetsontwerp te veel overlaat aan de uitvoerende macht. Hij heeft aanvaard dat het oorspronkelijk wetsontwerp kadert in de filosofie van de verkeersreglementering, die inderdaad nogal wat overlaat aan de uitvoerende macht.

In de Kamer van volksvertegenwoordigers werden belangrijke bepalingen in het ontwerp opgenomen in verband met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De techniek van de verwijzing naar de wet op de sociale kruispuntbank vindt niet zozeer haar oorsprong in het feit dat ik minister van Sociale Zaken ben geweest, mijnheer Pataer, maar wel in het feit dat die techniek ook werd gebruikt in verband met het wetsontwerp betreffende het verbruikskrediet. U weet dat er ook in de Nationale Bank een centrale gegevensbank is. Ik leg er de nadruk op dat die techniek juist inhoudt, dat van zodra er een wet betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zal zijn, die bepalingen automatisch van toepassing zijn en de bepalingen vervangen welke wij hier hebben opgenomen.

Het is in zekere zin niet juist dat het de administratie is die de punten geeft. De punten zullen worden vastgelegd bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Ik heb mij ertoe verbonden om over dit koninklijk besluit en over dat omtrent de jongeren, overleg te plegen niet alleen met de commissie, maar ook met de verscheidene verenigingen die zich met de auto en de automobilisten bezighouden, vooraleer het aan de Ministerraad voor te leggen.

Sommige verenigingen blijken vergeten te zijn dat het wetsontwerp hen voor advies werd voorgelegd. Wie belangstelling heeft voor de tekst van die adviezen, kan hem van mij krijgen. Blijkbaar heeft men sommige dingen pas achteraf ontdekt en niet op het ogenblik dat om advies werd gevraagd.

Het rijbewijs met punten is geen mirakelmiddel, maar het zal hopelijk een element zijn om de bestuurders aan te manen tot meer voorzichtigheid.

M. Monfils a très justement établi une comparaison avec le football. Le système des cartes jaunes et rouges qui est utilisé dans cette discipline sportive est, en effet, le principe qui a servi de base à l'élaboration du permis à points.

Comme vous le savez, le joueur qui reçoit une deuxième carte jaune doit quitter le terrain et celui qui reçoit une carte rouge est exclu pour un certain nombre de matches.

L'existence de la faute est laissée à l'appréciation de celui qui constate l'infraction. Une fois que le prononcé a eu lieu, la sentence se traduit dans les points.

Het is een systeem dat vooral poogt druk uit te oefenen op de bestuurders. Zij weten dat zij risico lopen en dat wanneer zij

binnen een bepaalde periode geen nieuwe overtredingen begaan, zij opnieuw op nul punten komen.

Mijnheer de Voorzitter, ik wil herhalen wat ik ook in de commissie heb gezegd en wat sommigen onder u misschien niet weten. In de Verenigde Staten bijvoorbeeld speelt het puntensysteem niet alleen ten opzichte van het rijbewijs, maar ook ten opzichte van de verzekeringspremies die de volgende jaren moeten worden betaald. Het zijn allemaal elementen om de druk op de bestuurders te versterken opdat zij beter zouden opletten.

Zoals de voorzitter van de commissie op de tribune heeft gezegd, zullen degenen die het verkeersreglement en de spelregels eerbiedigen, geen problemen hebben met dit ontwerp van wet.

Wanneer ik bepaalde beroepsverenigingen van chauffeurs hoor, kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat zij menen boven de wet te staan omdat zij veel rijden. Ik beweer het omgekeerde: juist degenen die veel rijden en veel ervaring hebben, moeten het voorbeeld geven. Vanzelfsprekend lopen zij meer risico voor overtredingen, maar dat is vandaag ook al zo. Het is normaal dat enige druk op hen wordt uitgeoefend om het verkeersreglement te eerbiedigen.

Ik wil zelfs een stap verder gaan. Vrachtwagenchauffeurs beweren dat zij als het ware verplicht worden het verkeersreglement te overtreden omdat zij binnen een bepaalde tijd hun bestemming moeten bereiken enzovoorts. Bij de vestigingsvoorwaarden voor vervoerders stelt de Europese Commissie, onder de vereisten inzake honorabiliteit, dat eveneens moet worden onderzocht — en dit werd ook goedgekeurd door de Europese Ministerraad — of de bedrijven de verkeersreglementeringen niet systematisch aan hun laars lappen. De eerbiediging van het verkeersreglement wordt aldus voor de vervoerfirma's een element van hun erkenning en toegang tot de markt. Dit lijkt mij heel normaal, want het economisch argument kan niet boven het veiligheidsargument worden gesteld.

Tenslotte nog twee zaken, mijnheer de Voorzitter. Ten eerste, de problematiek van de automatische controle. Daarover mag geen misverstand bestaan. Ik heb de bepaling over deze vorm van controle, zonder aanwezigheid van de politie of rijkswacht, inderdaad teruggetrokken. Dit gebeurde evenwel onder het uitdrukkelijke beding dat zowel in het kamer- als in het senaatsverslag terug te vinden is, dat dit een status quo betekent. Dat wil zeggen een onduidelijkheid, waardoor de rechtspraak verder geleidelijk zal moeten opbouwen wat kan en niet kan. Met andere woorden, het terugtrekken van de automatische controle uit het wetsontwerp betekent voor mij geenszins dat deze niet zou kunnen. Het dispuut rond de bevoegde persoon die met behulp van een camera iets vaststelt op scherm zonder dat hij op die plaats aanwezig is, laat ik volkomen open. De rechtspraak zal dit verder tot ontwikkeling moeten brengen.

Er werden ook vragen gesteld over de timing. Dit wetsontwerp vergt inderdaad veel uitvoeringsbesluiten. Een eerste prioriteit is voor mij de opleiding van de nieuwe chauffeurs. Ik hoop in het najaar aan de commissie voor de Infrastructuur van Kamer en Senaat een ontwerp van koninklijk besluit over de opleiding van nieuwe chauffeurs voor te leggen. Hopelijk kan dit in werking treden begin volgend jaar. Dit koninklijk besluit zal ook de oprichting van de schoolopleiding voor vrachtwagenchauffeurs regelen, onderwerp dat meer in de Kamer dan in de Senaat aan bod kwam. Op het ogenblik zijn er daarmee wel problemen, omdat jongeren maar vanaf 21 jaar met een zware vrachtwagen mogen rijden, tenzij ze het in het leger hebben geleerd. Er is inderdaad nood aan een opleiding tot beroepschauffeur. Zowel in Vlaanderen als in het Franstalige landsdeelte hebben zich drie scholen hiervoor kandidaat gesteld. In het kader van een schoolse opleiding moet het inderdaad mogelijk zijn jongeren een opleiding tot beroepschauffeur te laten volgen. Tegen het einde van het jaar hoop ik hieromtrent een beslissing te kunnen nemen.

De regels inzake het alcoholgehalte zullen worden toegepast van zodra de rijkswacht en de gemeentelijke politie geëquipeerd zullen zijn met de nieuwe controlemiddelen. Er is hieromtrent al een overleg aan de gang met Justitie, met de rijkswacht en met Binnenlandse Zaken. Ik denk niet dat deze nieuwe technie-

ken zullen kunnen worden ingezet voor de komende eindejaarscampagne. Dit zal pas in de loop van 1991 kunnen.

Het rijbewijs met punten zal pas als derde maatregel aan bod komen, omdat de communicatie van gegevens tussen Justitie, de gemeenten en Verkeerswezen nog moet worden georganiseerd en omdat de basisinfrastructuur zoals de computer bij Verkeerswezen nog niet helemaal klaar is. Dit moet echter niet beletten dat de parlementaire commissie al vroeger het koninklijk besluit betreffende de strafpunten bespreken. Ik wens hier wel te beklemtonen dat ik gelet op de timing voorrang geef aan de opleiding van jonge chauffeurs en het terugdringen van het alcoholprobleem.

Tot daar een precisering betreffende de timing van de uitvoering van dit wetsontwerp.

Mijnheer de Voorzitter, ik zou willen eindigen met wat ik begonnen ben en benadrukken dat het mijn overtuiging is dat het aanvaarden en toepassen van dit wetsontwerp een belangrijke bijdrage kan zijn tot de verkeersveiligheid. Het is nochtans geen wondermiddel, noch een enig zaligmakende benadering van de verkeersveiligheidsproblematiek; het is slechts een onderdeel van een globaal verkeersveiligheidsbeleid.

Na de goedkeuring van het wetsontwerp, hoop ik dit te kunnen aantonen vanaf het najaar aan de hand van een reeks maatregelen die in voorbereiding zijn.

Te lang is de aandacht enkel en alleen op dit wetsontwerp toegespitst geweest. Dat is nu eenmaal het nadeel van uitgebreide besprekingen. Dat dit wetsontwerp in een ruimere aanpak kadert, zal ik niet alleen in dit debat, maar ook in de praktijk aantonen. Uiteraard is het slechts één element in het geheel, maar voor mij toch wel een belangrijk element.

Daarom vraag ik de meerderheid dit ontwerp goed te keuren, ook al zijn er heel wat reacties op en al is het niet populair. Maar dat was ook het geval voor een aantal essentiële maatregelen die werden ingevoerd in de jaren zeventig. Ik denk hier aan de 0,8 pro mille en aan het verplicht dragen van de veiligheids gordel. Dat waren op dat ogenblik ook zeer gecontesteerde maatregelen. Achteraf is gebleken dat ze zeer nuttig zijn. Het is mijn overtuiging dat we met dit wetsontwerp in de praktijk hetzelfde zullen kunnen bewijzen. (*Applaus.*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, je vais faire plaisir à M. Dehaene: lors de l'interruption de séance, je suis allé dîner au restaurant du Sénat; j'y ai bu deux verres de bières. A mon retour en séance, je me suis enquis de ce qu'il m'en coûterait, non pas en points car il est encore trop tôt pour le dire, mais en taux d'alcool dans le sang. Une Jupiler de 25 centilitres équivalant à un taux d'alcool dans le sang de 0,21 gramme, je me situais donc à 0,42 gramme.

Selon les rapports de M. Dehaene un homme de taille moyenne comme moi — 1,76 m et 75 kilos — probablement trop lourd à la suite de l'obligation de rester des heures entières assis au lieu de faire du sport, élimine l'alcool à raison de 0,15 gramme par heure. Pour aboutir à un résultat de zéro — situation idéale — il faudrait passer trois heures de plus en séance. Nous allons donc, monsieur le Vice-Premier ministre, faire en sorte de rester encore un certain temps ici afin que je puisse sortir blanc comme neige avec zéro gramme d'alcool dans le sang, ce qui me permettra de reprendre ma voiture sans risque et de rentrer chez moi.

**M. le Président.** — Monsieur Monfils, vous oubliez que certains de vos collègues n'ont peut-être pas fait la même chose que vous. Ne les pénalisez donc pas en allongeant le débat. (*Sourires.*)

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur Monfils, je vous fais remarquer que si l'alcool est à éviter pour conduire une voiture, il est aussi préférable de s'en abstenir avant de monter à la tribune. (*Sourires.*)

**M. Monfils.** — Nous avons déjà vu certains ministres de cette coalition imprégnés de plus de deux Jupiler!

M. le Président vient de faire une intervention qui me paraît tout à fait justifiée. N'oubliez pas, a-t-il dit, que vous pénalisez également ceux qui n'ont pas bu. J'ai le sentiment que c'est exactement ce qui se passe dans le projet de M. Dehaene: en effet, il pénalise ceux qui font un certain nombre de kilomètres par an et ne sont pas les auteurs du génocide annuel que l'on connaît dans le secteur automobile.

J'ai lu, monsieur le ministre des Communications, vos documents concernant les accidents de week-end et de la nuit, les jeunes et le taux d'alcool exagéré... Que faites-vous? Vous prévoyez un système aveugle de répression généralisée. Vous n'avez pas essayé de déterminer ce qui posait problème et ce qui entraînait des accidents de week-end. Vous ne vous êtes pas demandé quels étaient les moyens à mettre en œuvre pour empêcher le génocide du week-end. Vous n'avez pas tenté de prendre des mesures pour empêcher certains jeunes d'agir comme ils le font et vous n'avez pas essayé de trouver des formules pour «coincer» les véritables chauffards ivres qui sont réellement dangereux et «impropres à la circulation».

Vous dites que les chauffeurs professionnels, qui se croient au-dessus des lois, doivent montrer l'exemple. La loi est faite pour réprimer les comportements dangereux. Donc, dans l'application générale d'une loi, il faut essayer de ne pas créer de problèmes aux gens qui n'ont pas de comportement dangereux. En effet, ce n'est pas pour eux que la loi a été créée. Vous n'échapperez pas à cette logique.

J'en viens à présent au problème des statistiques. Quelque chose m'échappe depuis un certain temps déjà, monsieur le ministre, dans ce domaine. Dans ce pays, on fait des sondages pour tout et pour rien. Peut-être en arrivera-t-on un jour à se demander quelle est la motivation de l'homme qui a entre 32 et 33 ans et qui mange des spaghettis un mercredi à 21 heures? Mais en matière de circulation routière, curieusement, on ne retrouve pas les millions que l'on dépense dans tous les secteurs de la vie sociale, pour faire des analyses et des enquêtes de tous les côtés. Votre rapport fait état de statistiques de 1975; nous sommes en 1990! Cette statistique a donc été établie avec quinze ans de retard.

Où alors s'agit-il de statistiques d'un tel simplisme qu'elles feraient recaler, s'il les présentait ainsi, un étudiant de première candidature. Encore faut-il pouvoir déterminer où ont été commises les infractions, à combien de reprises, s'il y a eu récidive, concours entre le taux d'alcoolémie et les infractions ou excès de vitesse, si ces derniers ont eu lieu en semaine ou le week-end et, enfin, où sont pratiqués les contrôles. Je ne trouve, dans votre projet, nulle analyse de comportement du conducteur. Or, il eût été facile de la pratiquer, surtout dans un petit pays comme le nôtre, donc aisément contrôlable au niveau scientifique.

On pourrait approfondir l'analyse et adopter un système permettant d'en déduire des comportements politiques; eh bien non, nous n'avons pas un tel système, mais uniquement de vagues statistiques, les journaux devant apporter eux-mêmes des corrections pour s'apercevoir que la circulation routière s'accroît en volume et en nombre de kilomètres! Il est impossible de savoir exactement ce qui se passe sur notre réseau routier. Le gouvernement, si prompt à dépenser des millions dans une série d'instituts de sondage ou d'instituts scientifiques, ne pourrait-il consacrer, un jour, quelques millions dans l'analyse de la situation exacte, en utilisant aussi les procès-verbaux de gendarmerie, les décisions des tribunaux et l'analyse scientifique sur le terrain?

Je n'ai pas vu une seule fois une statistique sérieuse dans le rapport de la Chambre, dans celui du Sénat ou dans votre exposé des motifs à la Chambre. Rien de nouveau. Cela me paraît un peu fort. On se contente de véhiculer des arguments traditionnels du style: on roule trop vite, on boit trop. Reconnaissez que cela ne suffit pas quand on veut prendre des mesures qui d'ailleurs, c'est le moins que l'on puisse dire, ne soulèvent guère l'enthousiasme même au sein de la majorité. Ainsi ai-je entendu Mme Cahay déclarer, fidèle ainsi aux habitudes PSC: «Nous voulons bien vous suivre mais nous verrons les arrêtés qui

sortiront.» Le président de la commission n'a-t-il pas tenu lui-même le même langage: «Nous verrons bien; ce n'est pas l'enthousiasme, mais il fallait le faire»?

Ne pourrions-nous disposer d'un instrument de statistiques, approfondi, sérieux, plutôt que de documents sans valeur?

Vous dites que ce projet n'est pas tout. Mais il ne suffit pas de le répéter, encore faut-il agir.

Vous parlez des Régions. Je n'ai pas dit que la régionalisation était mauvaise. Là n'était pas la question. J'ai simplement dit qu'actuellement il était un peu facile de présenter ainsi les choses sans apporter parallèlement un plan global de suppression des points noirs et — ce n'est pas M. Vaes, absent pour l'heure, qui me démentira — un projet global pour l'aménagement ou l'amélioration des transports en commun dont vous n'avez strictement rien dit.

A partir du moment où l'on élabore une philosophie de la circulation automobile, il faut aller jusqu'au bout et présenter parallèlement des volets qui consistent en autre chose qu'à reprendre la politique que l'on mène en matière de transports en commun, avec l'accumulation des grèves que l'on connaît aujourd'hui.

Heureusement pour les vacanciers et leurs familles, il reste la voiture individuelle car s'ils devaient compter sur l'organisation de l'aéroport de Bruxelles-National, les gens préféreraient rester chez eux et ne plus quitter leur pays. J'ai pu moi-même juger de la pagaille incroyable qui a sévi, de jeudi à samedi, à l'aéroport de Bruxelles-National. Je comptais vous interpellier à ce sujet; j'y ai renoncé car, à l'instar d'autres ministres, vous ne répondrez certainement pas et, de toute manière, la presse s'en est suffisamment fait l'écho.

Vous dites, par ailleurs, qu'il ne s'agit pas d'un projet répressif. De quoi s'agit-il dès lors? D'un cadeau offert par de bonnes fées? En matière de circulation routière trois situations peuvent se présenter à l'automobiliste: ou bien il a une amende et il perd ainsi de l'argent; ou bien il va en prison; ou bien on lui retire l'usage de sa voiture, c'est-à-dire son permis.

Finalement, on a aboli la peine de mort et, sur ce plan-là, en tout cas pour l'instant, il ne risque rien! Enfin, sait-on jamais, compte tenu des modifications ultérieures de la législation! Par conséquent, c'est un projet répressif qui renforce les peines — on va y venir en examinant les amendements — et, par ailleurs, retire le permis par portion. C'est une plaisanterie de dire que c'est un moyen éducatif. Il existe des pays où il n'y a pas de sanctions, pas de peines, mais des camps de rééducation. En l'occurrence, on ne retire pas le permis, mais quelques points et, un jour, à titre éducatif, il sera retiré! C'est bonnet blanc et blanc bonnet, chou vert et vert chou. C'est bien un projet purement répressif que vous avez mis au point. Vous pouvez le faire; vous avez une majorité qui vous suit, mais ayez le courage de le reconnaître.

Voilà un certain nombre d'éléments globaux dont je voulais vous parler avant d'aborder l'examen des amendements.

Je dirai un mot avant d'en terminer — cela m'évitera de devoir justifier la suppression de l'article 5 du projet — sur le permis par points, en général. On en a suffisamment parlé. Je reproche surtout au système d'être aveugle. Je vous l'ai dit, monsieur le ministre, dans ma métaphore à propos de l'arbitre. On peut faire une faute en football et l'arbitre peut finalement la laisser passer. Ce n'est pas le cas, ici. Le système que l'on va mettre au point par les appareils et autres engins est automatique. Le mot le dit. Si vous vous présentez devant le juge, ce dernier ne pourra rien faire d'autre que d'appliquer la loi à moins qu'il ne vous acquitte estimant qu'il n'y a pas eu de faute, c'est-à-dire que la matérialité de l'infraction n'est pas constatée.

Mais, en l'espèce, il n'est pas question d'avoir le moindre élément d'appréciation. Je répète, monsieur le ministre, que si le juge considère qu'il y a de bonnes raisons pour réprimer une infraction au minimum, il vous donnera éventuellement une amende mais vous n'échapperez évidemment pas au retrait de points. Par conséquent, je le répète, c'est un système administratif purement aveugle. De surcroît, il s'agit d'un petit nombre de points.

Vous avez rétorqué que cela existe partout. Comme M. Clerdent l'a très bien souligné, vous avez toujours choisi, dans tous les pays, l'élément créant le plus de problèmes au conducteur. Vous oubliez, par exemple, de dire qu'en Allemagne la vitesse est libre sur l'autoroute. Vous avez corrigé en disant : en attendant que cela soit bloqué pour des raisons d'écologie ou autres... Mais actuellement la vitesse est libre sur les autoroutes allemandes, même s'il existe des systèmes de vitesse conseillée.

Je n'ignore pas que les assurances jouent également un rôle. Je n'y suis d'ailleurs pas opposé. Le débat aurait pu être beaucoup plus approfondi à ce sujet. Mais c'est très clair. Vous faites sans cesse référence à la commission de la Chambre et aux accords que vous avez pris dans cette assemblée. Il n'était, bien entendu, pas question de la moindre navette. Nous sommes le 2 juillet : il faut que ce projet soit voté sans courir le risque de revenir à la Chambre et de rater la marche des vacances !

Un petit nombre de points, trois. Ce n'est pas l'administration, nous le savons — vous dites cela comme si nous n'avions pas lu le projet! — qui décidera d'un tarif. Celui-ci sera prédéterminé, mais à partir du moment où la matérialité de l'infraction sera reconnue, le maître du fichier retirera les points y relatifs avec — on en parlera lors de l'examen des amendements — des délais de récupération des points tels qu'on aura le temps d'avoir une grande barbe blanche avant d'avoir quelque chance de voir ces points restitués.

Enfin, ce permis par points, en raison de son automaticité aboutit à pénaliser complètement un certain nombre de conducteurs qui, eux, roulent avec sérieux, mais qui inévitablement sont plus amenés à commettre, ne fût-ce que par inattention, des infractions que ceux qui prennent leur voiture le samedi après-midi et qui, tranquillement, s'en vont à Spa, dans ma région, à Ellezelles pour choisir une cité du Hainaut occidental, ou à Erpe-Mere, dans la région néerlandophone. Il y a évidemment plus de chances ou de malchances d'avoir un accident en parcourant un million de kilomètres par an en avion plutôt que mille. Vous me rétorquerez que celui qui tombe pour une fois qu'il prend l'avion n'est pas d'accord avec moi ! Mais cela c'est le coup de la boule noire et de la boule blanche : quand la bille s'en va, qu'elle soit noire ou blanche, vous avez toujours une chance sur deux.

Bien entendu, si la boule noire sort dix fois de suite vous, pauvre être humain comme tous les autres, estimerez qu'il va sans dire que la boule blanche sortira au onzième coup. Il n'en demeure pas moins vrai que malgré tout les personnes qui roulent beaucoup sont visées en premier lieu.

Très pertinemment, vous avez déclaré que les hécatombes du week-end devaient être évitées. Or, vous aboutirez simplement à la suppression du permis de conduire qui constitue le gain-pain d'une série de personnes. Je ne crois pas que la justice distributive doive s'appliquer de cette manière.

Je ne pense pas, en outre, que cette méthode permettra de diminuer le nombre d'accidents. Vous-même, monsieur le ministre, avez fait remarquer que le système du permis de conduire à points fonctionne dans d'autres pays. Jusqu'à présent, je n'ai trouvé aucune statistique extraordinairement positive issue de ces pays. A cet égard, ne parlons pas des Etats-Unis, à propos desquels, assez curieusement d'ailleurs, vous n'avez fourni aucune statistique relative à la situation en millions de kilomètres parcourus. L'établissement de ces statistiques nécessiterait d'ailleurs la prise en compte d'éléments tels que la densité de la circulation ou la valeur du réseau routier. Il est évident que les accidents surviennent en nombre moins important sur une autoroute du Nevada où l'on rencontre quatre voitures tous les 35 kilomètres que sur des réseaux plus denses où entrées et sorties d'autoroutes sont espacées de 5 kilomètres seulement.

En fin de compte, les éléments de votre projet semblent, comme je l'ai déjà dit, naviguer dans un brouillard idéologique. Il est clair que ce projet de loi est sous-tendu par un certain nombre d'arrière-pensées et il me semble qu'il ne contribuera pas, de manière décisive, à atteindre l'objectif souhaité qui consiste à diminuer le nombre d'accidents et leurs conséquences. Au contraire, il contiendra les germes de désagréments considé-

rables pour toute une série de personnes pour lesquelles rouler en voiture ne constitue pas un plaisir, mais une obligation.

A l'inverse de ce que vous pensez, pour ces personnes, le respect du Code de la route est une valeur importante. Cette catégorie de conducteurs provoque d'ailleurs peu d'accidents et présente peu de risques pour les personnes privées, les piétons ou les cyclistes.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Vandermarliere.

**De heer Vandermarliere.** — Mijnheer de Voorzitter, ik had in mijn uiteenzetting gezegd dat alleen in de lagere school verkeersopleiding wordt gegeven. Ik verzoek de minister met aandrang zijn collega's van Onderwijs de suggestie te doen deze verkeersopleiding in het middelbaar onderwijs voort te zetten.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan Vice-Eerste minister Dehaene.

**De heer Dehaene,** Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, ik ben het met de heer Vandermarliere eens dat het niet zeer logisch is de verkeersopleiding te verplichten in het lager onderwijs en ze dan niet voort te zetten in het middelbaar onderwijs. Dit is zeker een punt waarover met de gemeenschapsministers van Onderwijs overleg moet worden gepleegd.

**M. le Président.** — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à la discussion des articles.

Vraagt niemand meer het woord in de algemene beraadslaging? Zo neen, dan verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de bespreking van de artikelen.

Je signale qu'une série d'amendements, signés par moins de trois membres, ont été présentés à différents articles du projet de loi en discussion.

Ik deel u mee dat een reeks amendementen ondertekend door minder dan drie leden, zijn ingediend op verscheidene artikelen van het in behandeling zijnde ontwerp van wet.

Puis-je considérer que ces amendements sont appuyés?

Mag ik aannemen dat deze amendementen gesteund worden? (*Talrijke leden staan op.*)

Aangezien deze amendementen reglementair gesteund worden, maken ze deel uit van de bespreking.

Ces amendements étant régulièrement appuyés, ils feront partie de la discussion.

Artikel 1 luidt:

*Hoofdstuk I.* — Bepalingen tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

**Artikel 1.** In artikel 21 van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer, welk artikel gewijzigd is bij de wet van 9 juli 1976, worden in de Franse tekst de woorden «véhicule automoteur» vervangen door de woorden «véhicule à moteur».

*Chapitre 1<sup>er</sup>.* — Dispositions modificatives de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans l'article 21 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, modifié par la loi du 9 juillet 1976, les mots «véhicule automoteur» sont remplacés par les mots «véhicule à moteur».

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. Het opschrift van hoofdstuk II van titel III van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift:

« Hoofdstuk II. — Voorwaarden tot verkrijging »

Art. 2. L'intitulé du chapitre II du titre III de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant:

« Chapitre II. — Conditions d'obtention »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. In artikel 23 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In § 1 wordt het tweede lid van het 3° opgeheven;

2° In dezelfde § 1 wordt het 4° vervangen door de volgende bepaling:

« 4° Geslaagd zijn voor een door de Koning in te richten examen over de kennis van de wetten en reglementen, het gedrag ter voorkoming van ongevallen, de voornaamste begrippen van mechaniek, alsook de eerste hulp bij ongevallen, betreffende het gebruik van de voertuigen van de categorie waarvoor het rijbewijs wordt aangevraagd; de Koning bepaalt de nadere regelen inzake het onderricht. »;

3° Een § 3 wordt toegevoegd, luidend als volgt:

« § 3. De Koning bepaalt de voorwaarden waaraan de scholen voor het besturen van motorvoertuigen moeten voldoen met het oog op het vervullen van de taken die Hij vaststelt. »

Art. 3. A l'article 23 de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes:

1° Au § 1<sup>er</sup>, le deuxième alinéa du 3° est abrogé;

2° Au même § 1<sup>er</sup>, le 4° est remplacé par la disposition suivante:

« 4° Avoir réussi un examen organisé par le Roi, portant sur la connaissance des lois et règlements, des comportements de nature à éviter les accidents, des éléments mécaniques essentiels, ainsi que des premiers soins à apporter en cas d'accident, concernant l'utilisation des véhicules de la catégorie pour laquelle le permis de conduire est demandé; le Roi détermine les modalités de l'enseignement. »;

3° Il est ajouté un § 3, rédigé comme suit:

« § 3. Le Roi arrête les conditions auxquelles les écoles de conduite de véhicules à moteur doivent satisfaire pour l'accomplissement des tâches qu'il détermine. »

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. Artikel 24 van dezelfde wet wordt voorafgegaan door een nieuw opschrift, luidend als volgt:

« Hoofdstuk III. — Rijbewijs met punten »

Art. 4. L'article 24 de la même loi est précédé d'un nouvel intitulé, libellé comme suit:

« Chapitre III. — Permis de conduire à points »

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Artikel 5 luidt:

Art. 5. Artikel 24 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 24. § 1. De Koning kent, bij een in Ministerraad overlegd besluit, een aantal punten toe aan de door Hem aangewezen overtredingen naargelang van hun zwaarwichtigheid uit de hiernavolgende overtredingen:

1° De zware overtredingen bedoeld in artikel 29;

2° De overtredingen van de andere bepalingen van deze wet;

3° De overtredingen van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen;

4° De overtredingen van de besluiten genomen in uitvoering van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Het aantal door de Koning toegekende punten voor elke overtreding mag niet meer dan drie bedragen; bij samenloop van deze overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengesteld zonder dat vier punten mogen worden overschreden.

§ 2. De in § 1 bedoelde overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden ingeschreven in een centraal bestand op naam van de bestuurders van een motorvoertuig, die deze overtredingen hebben begaan, voor zover deze overtredingen het voorwerp hebben uitgemaakt van hetzij een betaling, hetzij een in kracht van gewijsde gegane veroordeling; dit centraal bestand wordt bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit opgericht in de diensten die ressorteren onder de minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort.

§ 3. De bestuurder die het totaal van zes punten heeft bereikt, moet binnen de door de Koning bepaalde periode een door Hem ingerichte veiligheidskursus volgen; zo niet, wordt het recht tot sturen van de betrokkene opgeschort voor een duur van één maand.

Wanneer de bestuurder binnen vijf jaar het totaal van zes punten opnieuw bereikt, wordt het recht tot sturen van de betrokkene opgeschort voor een duur van drie maanden; de beëindiging van deze opschorting is bovendien afhankelijk van het volgen van een veiligheidskursus bedoeld in het vorige lid.

§ 4. Wanneer het aantal punten vier of vijf bereikt, wordt dit aantal herleid tot twee, indien de betrokkene een veiligheidskursus als bedoeld in § 3 volgt; deze mogelijkheid kan slechts eenmaal om de drie jaar worden toegepast.

De bestuurder die het totaal van vier of vijf punten bereikt, wordt hiervan ingelicht; in voorkomend geval wordt hij eveneens ingelicht over de mogelijkheid bepaald in het vorige lid.

§ 5. De Koning kan voor de door Hem aangewezen nieuwe houders van een rijbewijs, het totaal van zes punten herleiden tot vier, voor een periode van achttien maanden, die aanvangt bij de afgifte van het rijbewijs; § 4 is in dat geval niet van toepassing.

Deze periode wordt, in voorkomend geval, geschorst voor de duur van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, het verval van het recht tot sturen of de opschorting van het recht tot sturen.

In het geval dat het totaal van vier punten wordt bereikt, bestaat de in § 3 bedoelde veiligheidskursus uit een specifieke vorming waarvan de inhoud en de nadere regels door de Koning worden bepaald.

§ 6. De vermelding van de overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden automatisch uitgewist, na verloop van drie jaar of nadat zij aanleiding hebben gegeven tot een in § 3 bedoelde maatregel.

§ 7. De Koning bepaalt de nadere regelen inzake inschrijving en uitwissing van de overtredingen en de eraan toegekende punten, het ingaan en het uitvoeren van de opschorting van het recht tot sturen, alsmede inzake het volgen van de in § 3 bedoelde veiligheidskursus.

§ 8. De in §§ 3 en 5 bedoelde maatregelen doen geen afbreuk aan de toepassing van artikel 38. »

Art. 5. L'article 24 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 24. § 1<sup>er</sup>. Le Roi attribue, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, un nombre de points, déterminé en fonction de leur gravité, aux infractions qu'il désigne, parmi celles qui suivent:

1° Les infractions graves visées à l'article 29;

- 2° Les infractions aux autres dispositions de la présente loi;
- 3° Les infractions à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;
- 4° Les infractions aux arrêtés pris en vertu de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments, ainsi que les accessoires de sécurité.

Le nombre de points attribués par le Roi pour chaque infraction ne peut excéder trois; en cas de concours de ces infractions, le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder quatre.

§ 2. Les infractions visées au § 1<sup>er</sup>, ainsi que les points y relatifs, sont inscrits dans un fichier central, au nom des conducteurs d'un véhicule à moteur, qui ont commis ces infractions, pour autant que ces dernières aient fait l'objet soit d'un paiement, soit d'une condamnation coulée en force de chose jugée; ce fichier central est créé par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, dans les services qui relèvent du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions.

§ 3. Le conducteur qui a atteint le total de six points est tenu de suivre un cours de sécurité organisé par le Roi, dans le délai fixé par Lui; à défaut, le droit de conduire de l'intéressé est suspendu pour une durée d'un mois.

Si le conducteur, dans les cinq ans, atteint une nouvelle fois un total de six points, le droit de conduire de l'intéressé est suspendu pour une durée de trois mois; la fin de cette suspension est en outre subordonnée à la participation à un cours de sécurité visé à l'alinéa précédent.

§ 4. Lorsque le total de points atteint quatre ou cinq, le nombre atteint est ramené à deux lorsque l'intéressé suit un cours de sécurité comme prévu au § 3; cette possibilité ne peut être appliquée qu'une fois en trois ans.

Le conducteur qui atteint quatre ou cinq points en est averti; il est également averti, le cas échéant, de la possibilité visée à l'alinéa précédent.

§ 5. Le Roi peut, pour les nouveaux titulaires d'un permis de conduire, désignés par Lui, ramener à quatre le nombre de six points, pour une période de dix-huit mois qui commence à la délivrance du permis de conduire; le § 4 n'est en ce cas pas d'application.

Cette période est, le cas échéant, suspendue pour la durée du retrait immédiat du permis de conduire, de la déchéance du droit de conduire ou de la suspension du droit de conduire.

Dans le cas où le total de quatre points est atteint, le cours de sécurité visé au § 3 comporte une formation spécifique dont le contenu et les modalités sont déterminés par le Roi.

§ 6. La mention des infractions, ainsi que les points y relatifs, sont effacés automatiquement après trois ans ou après avoir donné lieu à une mesure visée au § 3.

§ 7. Le Roi détermine les modalités relatives à l'inscription et à l'effacement des infractions et des points y relatifs, la prise de cours et l'exécution de la suspension du droit de conduire, ainsi que celles relatives à la participation au cours visé au § 3.

§ 8. Les mesures visées aux §§ 3 et 5 ne font pas obstacle à l'application de l'article 38.»

*MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle, ainsi que M. Vandermarliere proposent la suppression de cet article.*

*De heren Monfils, Clerdent en mevrouw Delruelle, evenals de heer Vandermarliere stellen voor dit artikel te doen vervallen.*

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, je voudrais ajouter un complément à l'intervention que je viens de développer à la tribune.

Outre les arguments que j'ai exposés, il en est un autre qui me paraît décisif et qui ne plaide pas en faveur du permis à

points: dès maintenant, le juge peut prononcer — il agit d'ailleurs de plus en plus en ce sens — la déchéance à terme ou définitive du permis de conduire. Par conséquent, on pouvait parfaitement s'arrêter là; s'en remettre à la sagesse des cours et tribunaux et à l'évolution de la jurisprudence en matière de sévérité à cet égard; on pouvait de plus, ne pas organiser un système horriblement compliqué et dangereux pour une série d'automobilistes honnêtes et convenables.

Pour le reste, je me réfère à l'explication que j'ai donnée dans mes deux interventions précédentes.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement subsidiaire A que voici:

« A. A l'article 24 proposé, remplacer le § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, 1<sup>o</sup>, par ce qui suit:

« 1<sup>o</sup> Les infractions particulièrement graves que sont:

1. Ne pas avoir respecté les règles relatives à la priorité;
2. Ne pas avoir respecté les règles relatives aux croisements;
3. Avoir dépassé par la gauche un conducteur qui avait manifesté son intention de tourner à gauche ou de ranger son véhicule sur le côté gauche de la voie publique et qui s'était porté à gauche en vue d'effectuer ce mouvement;
4. Avoir dépassé lorsque le conducteur ne pouvait apercevoir les usagers venant au sens inverse à une distance suffisante;
5. Avoir dépassé à l'approche du sommet d'une côte ou dans un virage alors que le dépassement y était interdit;
6. Avoir mis un piéton en danger;
7. Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée:
  - De plus de 40 km/h sur autoroute,
  - De plus de 30 km/h sur les routes non soumises à des limitations inférieures à 90 km/h;
8. Sur une autoroute avoir emprunté un raccordement transversal, fait demi-tour ou marche arrière;
9. Ne pas avoir respecté un feu rouge ou un feu jaune-orange fixe;
10. Avoir franchi une ligne blanche séparant les bandes de circulation;
11. Avoir dépassé un conducteur qui dépassait lui-même un véhicule autre qu'une bicyclette, un cyclomoteur à deux roues ou une motocyclette à deux roues, alors que ce dépassement était interdit;
12. Ne pas avoir respecté les signaux C35 et C39 interdisant à partir du signal et jusqu'au prochain carrefour de dépasser par la gauche un véhicule attelé ou un véhicule à plus de deux roues;
13. Avoir conduit un véhicule après avoir consommé des boissons alcoolisées en quantité telle que l'analyse sanguine du conducteur révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,8 g.»

« A. In het voorgestelde artikel 24, het 1<sup>o</sup> van § 1, eerste lid, te vervangen als volgt:

« 1<sup>o</sup> De buitengewoon zware overtredingen:

1. Het niet in acht nemen van de voorrangregels;
2. Het niet in acht nemen van de regels betreffende het kruisen;
3. Het links inhalen van een bestuurder die te kennen heeft gegeven dat hij voornemens is links af te slaan of zijn voertuig op te stellen aan de linkerkant van de openbare weg en die zich reeds naar links begeven heeft om deze beweging uit te voeren;
4. Inhalen wanneer de bestuurder de tegemoetkomende weggebruikers niet van ver genoeg kan opmerken;
5. Inhalen bij het naderen van de top van een helling of in een bocht, wanneer het inhalen daar verboden is;
6. Het in gevaar brengen van een voetganger;
7. Het overschrijden van de maximum toegelaten snelheid:

- Met meer dan 40 km/uur op de autosnelweg,
- Met meer dan 30 km/uur op wegen waarvoor geen snelheidsbeperkingen van minder dan 90 km/uur gelden;
- 8. Op een autosnelweg een dwarsverbinding gebruiken, rechtsomkeer maken of achteruit rijden;
- 9. Een rood of een vast oranje-geel licht niet in acht nemen;
- 10. Een witte doorlopende streep tussen de rijstroken overschrijden;
- 11. Een bestuurder inhalen die zelf een ander voertuig dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt wanneer dit inhalen verboden is;
- 12. De verkeersborden C35 of C39 niet in acht nemen, waarbij het vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt verboden is een gespan of een voertuig met meer dan twee wielen links in te halen;
- 13. Het besturen van een voertuig na alcoholische dranken in zodanige hoeveelheid te hebben gebruikt dat een bloedanalyse van de bestuurder een alcoholgehalte van ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft.»

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, le premier amendement subsidiaire concerne le problème des infractions graves.

Nous désirons, dans le projet de loi, la liste des infractions graves figurant actuellement dans le Code de la route, puisque la loi donne au Roi habilitation à fixer ces infractions.

A partir du moment où le permis à points existe et où une plus grande sévérité règne, j'ai le sentiment qu'il faut que ce soit le Parlement lui-même qui détermine ce qui est ou non considéré comme infraction grave. En effet, c'est cette classification qui ouvre la porte au retrait automatique des points par le maître du fichier.

Par conséquent, l'amendement subsidiaire reprend une série d'infractions « particulièrement graves » tirées, en fait, de l'arrêté royal d'application de la loi.

Nous y avons ajouté deux éléments: le point 7 et le point 13 sur lequel nous reviendrons lors de la justification d'autres amendements, ce dernier point proposant de revenir à 0,8 pour mille, plutôt qu'à 0,5 pour mille de concentration d'alcool par litre dans le sang.

Le point 7 fait référence à l'idée de vitesse modulée que certains ont avancée.

A cet égard, je me permets de considérer que le président de la commission a quelque peu caricaturé le problème en posant la question de savoir si nous allions moduler la vitesse en fonction de la pluie et du beau temps et en fonction des saisons.

N'exagérons rien! Je rappelle d'ailleurs que ce système existe depuis longtemps. La circulation par blocs, sur l'autoroute Bruxelles-Ostende, n'est rien d'autre, sinon un essai de vitesse modulée. Les gendarmes roulent, en effet, à une vitesse convenue — 80, 90 ou 100 kilomètres/heure — entraînant derrière eux une file de voitures de quelques kilomètres.

Il existe, c'est indéniable, dans certains pays — M. Dehaene le sait — et même en France, des limitations en dessous de la vitesse maximale par temps de brouillard ou de pluie.

Je dis simplement qu'il faudrait essayer de moduler dans les deux sens.

C'est une plaisanterie de considérer qu'on tolère ainsi des infractions au-delà des vitesses autorisées. Notre concept est très différent: il y a une vitesse à respecter mais, en effet, si elle est quelque peu dépassée, de 20 p.c., par exemple, c'est tout de même moins grave — les tribunaux le reconnaissent d'ailleurs — que de rouler à 200 kilomètres/heure.

Cela tombe sous le sens et si, pour une fois, dans ce genre de choses le législateur était sensé, c'est-à-dire, traduisait concrètement ce qui est accepté et adopté par les tribunaux, il ferait, je crois, œuvre utile.

Nul n'ignore qu'une infraction commise à 135 kilomètres/heure est, en général, sauf si le parquet fait preuve de mauvaise humeur, transformée en amende de quelques milliers de francs.

Par contre, rouler à 190 ou à 200 kilomètres/heure, entraîne généralement le retrait du permis par le parquet pendant un certain temps et éventuellement une condamnation par les tribunaux.

Le Parlement pourrait fort bien considérer que ce que fait la Justice, il doit le traduire en texte légal. On ne peut conclure que celui qui est en contravention est à moitié blanchi; il faut, au contraire, considérer qu'il y a gradation, au niveau de la peine. Il est évident que si vous frappez quelqu'un vous serez condamné à une peine plus légère que si vous le tuez. Cela me paraît logique.

Par conséquent, essayer de nier cet élément, reconnu par les cours et tribunaux eux-mêmes, revient à nier la logique.

Voilà, monsieur le Président, les deux motifs justifiant le dépôt de l'amendement subsidiaire. Le premier demande donc l'insertion de la liste des infractions particulièrement graves. Une loi peut parfaitement, je crois, défaire ce qu'une autre loi a fait. Une loi dit: «Le Roi peut fixer l'infraction grave». Une autre stipule: «Contrairement à cet article, je fixe, moi, législateur, l'infraction grave.» Comme il ne s'agit pas de lois à majorité spéciale, cela peut se concevoir.

Le second concerne le problème de la vitesse modulée.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Président, cet amendement est le même que celui déposé, en commission, par M. Monfils. Pour l'essentiel je me réfère donc à ce qui est mentionné, à ce sujet, dans le rapport.

J'ajoute que jusqu'à un certain point, je suis d'accord avec M. Monfils en ce sens que j'ai clairement dit, en commission, que les points pouvaient être fonction d'une certaine gradation établie selon la gravité de l'infraction. Il peut, dès lors, j'en conviens, y avoir une échelle dans le dépassement des vitesses maximales. Je puis toutefois difficilement qualifier de marge le système proposé par M. Monfils. Je lui signale que tant le rapport de la Chambre que celui du Sénat mentionne une certaine gradation.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent les amendements que voici:

«Subsidiaire B. A l'article 24 proposé, remplacer le second alinéa du § 1<sup>er</sup> par les dispositions suivantes:

«Le nombre de points attribués par le Roi pour chaque infraction ne peut excéder 3. Le nombre de points est réduit à 1 si l'auteur de l'infraction n'a commis aucune infraction visée à l'article 24, § 1<sup>er</sup>, dans l'année qui précède celle au cours de laquelle l'infraction grave a été commise.»

En cas de concours de ces infractions, le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder 4. Le nombre de points est réduit à 2 si l'auteur de l'infraction n'a commis aucune infraction visée à l'article 24, § 1<sup>er</sup>, dans l'année qui précède celle au cours de laquelle l'infraction grave a été commise.»

«Subsidiar B. Het tweede lid van § 1 van het voorgestelde artikel 24 te vervangen als volgt:

«Het aantal punten dat de Koning toekent voor elke overtreding, mag niet meer dan 3 bedragen. Het aantal punten wordt teruggebracht tot 1 indien de overtreder in het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarin de zware overtreding werd begaan, geen enkele overtreding bepaald in artikel 24, § 1, heeft begaan.»

Bij samenloop van deze overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengeteld zonder dat 4 punten mogen worden overschreden. Het aantal punten wordt terugge-

*bracht tot 2, indien de overtreder in het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarin de zware overtreding werd begaan, geen enkele overtreding bepaald in artikel 24, § 1, heeft begaan.»*

En premier ordre subsubsidiaire:

*« Au même article 24, remplacer le second alinéa du § 1<sup>er</sup> par les dispositions suivantes :*

*« Le nombre de points attribués par le Roi pour chaque infraction ne peut excéder 3. Le nombre de points est réduit à 1 si l'auteur de l'infraction peut prouver que sa profession l'oblige à accomplir plus de 50 000 kilomètres par an.*

*En cas de concours de ces infractions, le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder 4.*

*Le nombre de points est réduit à 2 si l'auteur de l'infraction peut prouver que sa profession l'oblige à accomplir plus de 50 000 kilomètres par an.»*

En second ordre subsubsidiaire:

*« Au même article 24, remplacer le second alinéa du § 1<sup>er</sup>, par les dispositions suivantes :*

*« Le nombre de points attribués par le Roi pour chaque infraction ne peut excéder 3. Le nombre de points est réduit à 1 si le conducteur est titulaire d'un permis de conduire depuis au moins cinq ans et si, au cours des cinq dernières années, il n'a subi aucune condamnation pour coups et blessures suite à un accident de roulage.*

*En cas de concours de ces infractions le nombre de points pour chacune de celles-ci est additionné sans pouvoir excéder 4. Le nombre de points est réduit à 2 si l'auteur de l'infraction est titulaire d'un permis de conduire depuis au moins cinq ans et si au cours des cinq dernières années, il n'a subi aucune condamnation pour coups et blessures suite à l'accident de roulage.»*

Eerste subsubsidiair:

*« In hetzelfde artikel 24, het tweede lid van § 1 te vervangen als volgt :*

*« Het aantal punten dat de Koning toekent voor elke overtreding, mag niet meer dan 3 bedragen. Het aantal punten wordt teruggebracht tot 1 indien de overtreder kan bewijzen dat hij beroepshalve verplicht is meer dan 50 000 km per jaar af te leggen.*

*Bij samenloop van die overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengeteld zonder dat 4 punten mogen worden overschreden.*

*Het aantal punten wordt teruggebracht tot 2 indien de overtreder kan bewijzen dat hij beroepshalve verplicht is meer dan 50 000 km per jaar af te leggen.»*

Tweede subsubsidiair:

*« In hetzelfde artikel 24, het tweede lid van § 1, te vervangen als volgt :*

*« Het aantal punten dat de Koning toekent voor elke overtreding, mag niet meer dan 3 bedragen. Het aantal punten wordt teruggebracht tot 1 indien de bestuurder sinds ten minste vijf jaar houder is van een rijbewijs en gedurende de laatste vijf jaar geen enkele veroordeling wegens slagen en verwondingen als gevolg van een verkeersongeval heeft opgelopen.*

*Bij samenloop van die overtredingen wordt het aantal punten voor elke overtreding samengeteld zonder dat 4 punten mogen worden overschreden. Het aantal punten wordt teruggebracht tot 2 indien de overtreder sinds ten minste vijf jaar houder is van een rijbewijs en gedurende de laatste vijf jaar geen enkele veroordeling wegens slagen en verwondingen als gevolg van een verkeersongeval heeft opgelopen.»*

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, cet amendement a pour objectif de demander à M. Dehaene de faire preuve de quelque pitié à l'égard des automobilistes.

Il convient non seulement de moduler le nombre de points en fonction de la gravité de l'infraction, mais aussi en fonction d'éléments objectifs qui plaident pour le sérieux de l'automobiliste. Quoi qu'il en soit, au niveau concret et pratique, le permis sera graduellement retiré.

On va retirer le permis morceau après morceau. C'est comme si l'on enlevait, l'un après l'autre, ses vêtements à l'automobiliste et qu'il se retrouve tout nu.

Une certaine mansuétude pourrait être de mise en ce qui concerne le retrait des points, pour quelques catégories d'automobilistes, et dans certains cas, j'en citerai trois qui sont d'ailleurs assez différents.

Tout d'abord, on peut considérer que l'automobiliste qui a circulé en voiture pendant un certain temps sans commettre la moindre infraction pourrait bénéficier de cette mansuétude. On pourrait, s'il commet une infraction à trois points, ne lui attribuer qu'une infraction à un point à titre d'avertissement, parce qu'il s'est bien conduit pendant une période déterminée, d'un an par exemple. Tout ceci basé sur le tarif, c'est-à-dire sur des critères objectifs. En effet, il n'est pas question que l'administration, que le juge décide.

La deuxième possibilité, d'ailleurs avancée par d'autres collègues en commission au Sénat, consiste à prendre en considération le nombre de kilomètres parcourus chaque année par l'automobiliste. Une personne qui parcourt 50 000 kilomètres par an et qui commet une erreur — je vous rappelle qu'il s'agit ici d'infractions et non d'accidents — est peut-être plus pardonnable que quelqu'un qui circule en voiture une fois par semaine, le samedi après-midi de 15 à 16 heures.

La troisième possibilité est toujours sous-tendue par la même philosophie: réduire le nombre de points de 3 à 1. Il s'agit du cas où l'intéressé n'a subi aucune condamnation pour coups et blessures à la suite d'un accident de roulage au cours des cinq dernières années. On peut, en effet, considérer que si tel est le cas, c'est un excellent conducteur.

Je tiens, à cet égard, à rassurer M. Dehaene, qui me considère d'un œil gourmand: il y a plus de cinq ans que je n'ai pas eu d'accident et je suis donc tout à fait à l'aise. Je sens que vous vous demandez quand on me retirera mon permis, monsieur le ministre. Le pari est tenu!

On pourrait donc envisager qu'un automobiliste qui n'a commis aucun fait répréhensible depuis cinq ans pourrait bénéficier d'une certaine mansuétude en cas de première infraction, non sur base d'une décision de justice, mais de la liste en question. Pour les détails techniques, je vous renvoie à l'amendement.

En conclusion, nous aboutissons, dans chacun des trois cas, à une réduction des points retirés. Ces trois amendements sont différents, mais leur philosophie est la même — c'est la raison pour laquelle la justification est également identique — car ils ont pour but, à partir de trois critères objectifs aisément contrôlables, d'envisager une certaine mansuétude vis-à-vis d'une infraction commise par le pauvre diable qu'est l'automobiliste non pas innocent mais qui se conduit comme un bon père de famille, au sens juridique du terme, bien entendu.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de Vice-Eerste minister Dehaene.

**De heer Dehaene,** Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, ook dit onderwerp werd langdurig in de commissie besproken. Zoals in het huidige systeem wordt het ook mogelijk dat de strafpunten van wie gedurende een bepaalde periode geen overtreding heeft begaan, automatisch terug op nul worden gebracht. Het is niet uitgesloten dat een aantal voorstellen van de heer Monfils in de toepassingsbesluiten worden verwerkt.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, je salue la déclaration du ministre. C'est bien la première fois qu'il fait plaisir à

l'opposition, sur quelques petits points, c'est le cas de le dire. Mais une hirondelle ne faisant pas le printemps, nous attendrons l'arrêté pour pouvoir juger sur pièces des intentions de M. Dehaene, qui me paraissent, cette fois-ci, quelque peu positives. Toutefois, je suis non point sectaire, mais sceptique.

**M. le Président.** — MM. Clerdent, Monfils et Mme Delruelle proposent l'amendement subsidiaire C que voici :

« C. Remplacer le § 3 de l'article 24 proposé, par ce qui suit :

« § 3. Le conducteur qui a atteint le total de six points est tenu de suivre un cours de sécurité organisé par le Roi, dans le délai fixé par Lui; à défaut, le dossier du conducteur est transmis au tribunal compétent qui pourra, au vu de l'ensemble du dossier, prononcer une déchéance d'une durée maximum d'un mois.

Si le conducteur, dans les cinq ans, atteint une nouvelle fois un total de six points, la déchéance pourra être prononcée par le tribunal compétent, au vu de l'ensemble du dossier, pour une durée maximum de trois mois; le juge pourra en outre assortir la déchéance de l'obligation de participer à un cours de sécurité visé à l'alinéa précédent. »

« C. Paragraaf 3 van het voorgestelde artikel 24 te vervangen als volgt:

« § 3. De bestuurder die het totaal van zes punten heeft bereikt, moet binnen de door de Koning bepaalde periode en door Hem georganiseerde veiligheidskursus volgen; zoniet, dan wordt het dossier van de bestuurder overgezonden aan de bevoegde rechtbank die, in zage van het volledige dossier, een opschorting van het recht tot sturen van ten hoogste een maand kan opleggen.

Wanneer de bestuurder binnen vijf jaar het totaal van zes punten opnieuw bereikt, kan de bevoegde rechtbank, na inzage van het volledige dossier, een opschorting uitspreken voor ten hoogste drie maanden; de rechter kan daarenboven die opschorting gepaard laten gaan met de verplichting een in het vorige lid bedoelde veiligheidskursus te volgen. »

La parole est au baron Clerdent.

**M. le baron Clerdent.** — Monsieur le Président, il s'agit ici de l'article qui me paraît le plus important. Et c'est celui sur lequel M. Dehaene a été le plus discret. Je ne l'ai pas beaucoup entendu justifier le fait que l'on écartait le magistrat de la décision dans un domaine comme celui-là. Et cependant, la garantie des citoyens est dans l'intervention du magistrat. Il y a déjà huit siècles que nous le savons dans la principauté de Liège. Et je crois que ne pas établir de distinction entre un assassin qui provoque un accident et un automobiliste qui conduit un blessé à l'hôpital, ce n'est pas de la justice, et ce n'est pas de la logique.

On a voulu être sévère et ferme, mais, en fait, on affaiblit l'argument dans la mesure où l'on met ainsi toutes les fautes, des plus bénignes au plus graves, dans le même sac. Il est extrêmement important que nous gardions vis-à-vis de la justice le respect qui lui est dû, parce que la distinction entre le judiciaire, l'exécutif et le législatif est le signe de la démocratie.

Pour ma part, sans beaucoup d'illusions toutefois, j'insiste encore — car je considère que c'est la pierre de touche de ce projet — pour que le magistrat ne soit pas écarté de l'appréciation. Sinon, il n'y aura pas de circonstances atténuantes, tout sera mis sur un même pied, et on condamnera de manière aveugle.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Prési-

dent, contrairement à ce que dit M. Clerdent, le point soulevé ici a été au cœur des débats à la Chambre, comme en témoigne d'ailleurs le rapport.

**M. le baron Clerdent.** — Ma remarque concerne le Sénat.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Je considère le Parlement comme un tout. Le rapport de la Chambre témoigne clairement de la discussion sur l'option pour un système judiciaire, et donc correctionnel ou, au contraire, pour un système administratif. M. De Croo avait d'ailleurs déposé un amendement tendant à introduire un système judiciaire. Mais dans ce cas, les points deviennent aussi des punitions correctionnelles, et c'est précisément cela que le projet voulait éviter. Ainsi, l'amendement que vous présentez, bien que je comprenne votre approche du problème, monsieur Clerdent, introduit dans un système qui se veut administratif — le système d'obtention et de maintien du permis de conduire — l'élément correctionnel qu'est le tribunal, et mélange les deux systèmes.

Je reconnais qu'il s'agit d'un choix de base, qui, d'ailleurs, a été longuement discuté à la Chambre, où la majorité — comme, d'ailleurs, le département de la Justice — a insisté pour que l'on établisse clairement la distinction entre la poursuite sur le plan correctionnel, où rien n'est changé, comme l'a souligné M. Monfils, et le système administratif fixant les conditions du maintien du permis de conduire.

**De Voorzitter.** — De heren Vandermarliere en Bosmans stellen volgende subsidiaire amendementen A en B voor:

« A. Aan § 3, eerste lid, van het voorgestelde artikel 24, de volgende zin toe te voegen: « Verweer is mogelijk bij de politierechtbank. »

« B. Na het eerste zinsdeel van § 3 van het voorgestelde artikel 24, het volgende zinsdeel in te voegen: « verweer bij de politierechtbank is mogelijk; »

« A. A l'article 24 proposé, compléter le § 3, premier alinéa, par la phrase suivante: « Un recours lui est ouvert auprès du tribunal de police. »

« B. A l'article 24 proposé, modifier le § 3, deuxième alinéa, comme suit: « ... pour une durée de trois mois. Un recours lui est ouvert auprès du tribunal de police. La fin de cette suspension ... »

Het woord is aan de heer Bosmans.

**De heer Bosmans.** — Mijnheer de Voorzitter, in feite lopen onze argumenten parallel met deze van de heer Monfils. Wij zijn van oordeel dat over een schorsing, die tot drie maanden kan oplopen, niet uitsluitend door een administratieve overheid mag worden beslist. Wij achten het wenselijk hier de politierechtbank in te schakelen.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent également l'amendement subsidiaire que voici :

« Au § 3, alinéa 2, de l'article 24 proposé, remplacer les mots « dans les cinq ans » par les mots « dans les trois ans. »

« In § 3, tweede lid, van het voorgestelde artikel 24 de woorden « binnen vijf jaar » te vervangen door de woorden « binnen drie jaar. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, mon explication sera claire, à défaut pour le ministre des Communications d'être

logique. Il est manifeste que l'on a retenu cinq ans en établissant un parallèle — que nous estimons osé — avec la situation existant en matière pénale où le délai de récidive est de cinq ans.

Il y a moins de chances de « retaper sur sa femme » dans les cinq ans qui viennent que de commettre à nouveau une quelconque infraction grave citée dans la liste fort fournie qui figure actuellement dans le Code de la route. D'une part, on affirme que la mesure est purement administrative et, d'autre part, on colle la réalité à une situation pénale.

Bien qu'étant célibataire et n'en ayant donc pas l'expérience, je crois savoir que l'on n'est pas en situation de battre sa femme tous les jours. Peut-être faudra-t-il que je me marie pour que je puisse revenir ici dans deux ou trois ans vous dire si je me suis trompé. (*Sourires.*)

Par contre, tous les jours nous conduisons notre voiture, nous franchissons au moins un feu, nous traversons un carrefour et nous circulons dans une rue où nous ne pouvons dépasser les 40, 50 ou 60 kilomètres à l'heure.

Les deux situations sont fort différentes, et c'est pour cette raison que je propose un délai raisonnable de trois ans, permettant à la personne concernée de réfléchir sur l'infraction commise et de s'obliger à être prudente.

Il me semble inutile de prévoir une période de long terme car, comme disait John Maynard Keynes: « Dans le long terme, nous serons tous morts. »

**M. le Président.** — M. Desmedt propose l'amendement que voici:

« Au § 3 de l'article 24 proposé, remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant:

« Si le conducteur, dans les cinq ans, atteint une nouvelle fois un total de six points, il est cité à comparaître devant le tribunal de police de son domicile qui peut lui retirer son permis pour une durée de trois mois. Cette décision est susceptible d'appel. »

« In § 3 van het voorgestelde artikel 24, het tweede lid te vervangen als volgt:

« Wanneer de bestuurder binnen vijf jaar het totaal van zes punten opnieuw bereikt, wordt hij gedagvaard om te verschijnen voor de politierechtbank van zijn woonplaats, die zijn rijbewijs kan intrekken voor een duur van drie maanden. Tegen die beslissing staat beroep open. »

La parole est à M. Desmedt.

**M. Desmedt.** — Monsieur le Président, mon amendement va dans le même sens que celui qui a été défendu par le baron Clerdent.

Je suis quelque peu étonné de la réponse du ministre qui invoque d'autorité l'avis émanant des travaux de la Chambre. Par ailleurs, je souligne qu'on ne tient pas compte du fait que notre code contiendra désormais deux sortes de retraits du permis de conduire.

Dans certains cas, la peine sera automatique, sans que l'automobiliste puisse expliquer les circonstances qui ont conduit au retrait de points, et dans d'autres cas, une procédure judiciaire sera poursuivie. Deux poids, deux mesures donc. Cela ne me semble pas justifié, et ce n'est pas un progrès car la formule judiciaire offre davantage de garanties.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement subsidiaire D que voici:

« D. A l'article 24 proposé, supprimer le § 5. »

« D. In het voorgestelde artikel 24, § 5 te doen vervallen. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, c'est toute la problématique du permis pour jeunes qui est en question, et nous proposons la suppression pure et simple du paragraphe 5. Nous ne refusons pas de prendre des mesures à l'égard des jeunes, mais nous estimons que la réponse du gouvernement à ce drame vécu quotidiennement par des jeunes et leurs parents, surtout pendant les week-ends, est totalement insuffisante. Le fait de retirer deux points n'aboutit à aucun résultat.

M. Dehaene nous promet un arrêté royal qu'il nous soumettra pour avis. Nous l'examinerons attentivement.

En attendant, ne fût-ce que pour le principe, il me paraît inutile de maintenir ce système de deux poids, deux mesures pour les conducteurs chevronnés et pour les jeunes. Il faut certes aboutir à des mesures différentes en tenant compte de la situation des jeunes — je vais y venir dans un amendement subsidiaire que j'ai déposé —, mais certainement pas dans le cadre du permis à points. Cela me paraît une mauvaise manière d'aborder le problème.

Je ne critique pas les intentions du ministre, mais j'attends de voir la liste des mesures qu'il proposera dans son arrêté royal. En attendant, il me paraît logique et normal de donner au jeune le même permis qu'aux autres conducteurs, quitte à modifier toute une série de règles, en tenant compte du fait qu'il s'agit d'un jeune.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement subsidiaire que voici:

« Au § 5 de l'article 24 proposé, insérer un quatrième alinéa rédigé comme suit:

« Le Roi peut, pendant le délai qu'il fixe et qui ne peut dépasser deux ans, interdire au nouveau titulaire de permis de conduire, la conduite d'un véhicule automobile d'une puissance supérieure à celle qu'il détermine. »

« Aan § 5 van het voorgestelde artikel 24 een vierde lid toe te voegen, luidende:

« De Koning kan voor de duur die Hij bepaalt en die twee jaar niet mag te boven gaan, aan de nieuwe houder van een rijbewijs het verbod opleggen een motorvoertuig te besturen met een vermogen dat groter is dan het door Hem bepaalde vermogen. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, en commission, M. Dehaene n'a pas suivi ma proposition; par conséquent, ceci est nouveau par rapport aux amendements déposés en commission.

J'ai également lu, monsieur Dehaene, le rapport de la Chambre qui dit, en sa page 30: « L'enquête OCDE a démontré que le jeune conducteur inexpérimenté, au volant d'une voiture de type puissant et rapide — voiture à caractéristiques sportives — a davantage tendance à prendre des risques: vitesse, dépassement risqué, refus de priorité, vitesse non adaptée dans les virages. Si l'on combine ceci au manque d'expérience, on débouche sur une situation particulièrement critique. » Il s'agit d'un constat que tout le monde peut faire, ne fût-ce que ceux qui utilisent leur voiture pour les besoins de leur profession — c'est le cas des parlementaires — le soir et le week-end, où l'on assiste, hélas, à des courses de vitesse, parfois même sans que les limitations ne soient dépassées, mais à des endroits très dangereux.

Je suis plutôt contre l'interdiction faite aux jeunes de conduire le week-end, à certaines heures, pour éviter les accidents. En effet, ils n'apprennent pas réellement à conduire de cette manière. Cela revient à dire: que les jeunes prennent le train — lorsque c'est possible —, l'avion — lorsqu'il n'y a pas de grève — ou qu'ils restent chez eux.

Par contre, faut-il permettre à des jeunes de conduire immédiatement une voiture extrêmement puissante qu'ils ne conduisent qu'exceptionnellement parce que ce n'est pas la leur? Tout le monde connaît les GTI en général: voiture petite, maniable,

puissante, tenant bien la route, mais dangereuse pour un conducteur inexpérimenté. La surcharge — copains que l'on raccompagne — l'excitation et incontestablement l'alcool, font un cocktail détonant, même à soixante kilomètres à l'heure, vitesse encore trop élevée pour certains endroits.

M. Dehaene a argumenté de la manière suivante: « Dans les familles qui n'ont que ce genre de voiture, vous allez empêcher les jeunes de se déplacer le samedi. » Il s'agit là d'un argument renversant, surtout pour quelqu'un qui, paraît-il, a fait sa carrière dans la démocratie chrétienne, à l'origine du moins. J'estime que, pendant un an ou deux, on pourrait en arriver à interdire de conduire une voiture d'une puissance supérieure à un seuil donné, fixé de manière raisonnable: par exemple, en permettant aux jeunes de conduire les trois quarts du parc automobile de petites et moyennes cylindrées — puissance exprimée en kilowatts ou en chevaux DIN —, mais en excluant « les petites bombes » du type Opel GSI, Peugeot GTI, 205 ou 309, Golf GTI ou MX5 et autres. Ce serait peut-être un pas pour démythifier la vitesse.

Je propose donc de prendre les mesures pour limiter la puissance des véhicules automobiles conduits par les jeunes et ce, pendant un certain délai. Le gouvernement a toute latitude pour prendre les contacts nécessaires avec les clubs automobiles, qui lui donneraient tous les renseignements utiles à cet égard.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Président, j'émettrai deux remarques.

D'une part, le paragraphe 5 précise: « Le Roi peut. » Il ne s'agit donc pas d'un automatisme.

D'autre part, M. Monfils peut déduire de ce que j'ai dit au cours du débat que, de toute façon, l'arrêté royal concernant la formation de nouveaux chauffeurs sortira avant l'application du permis à points. Ainsi pourra-t-on comparer l'un et l'autre.

Par ailleurs, j'ai dit en commission que l'idée qu'il a émise quant aux voitures, me semblait présenter une certaine logique, mais que je ne voyais pas toujours « l'applicabilité » de l'ensemble sauf — c'est un point sur lequel nous pourrions revenir lors de la discussion de l'arrêté royal — à créer un permis de conduire provisoire, offrant plus de possibilités à condition de suivre des cours supplémentaires et suivi d'un permis de conduire portant sur l'ensemble des voitures, tout comme il faut prévoir des épreuves supplémentaires si l'on veut un permis valable pour les camions, etc.

**M. le Président.** — MM. Clerdent, Monfils et Mme Delruelle proposent l'amendement subsidiaire E que voici:

« E. Remplacer le § 6 de l'article 24 proposé par ce qui suit:  
« § 6. La mention des infractions, ainsi que les points y relatifs, sont effacés automatiquement après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise. »

« E. Paragraaf 6 van het voorgestelde artikel 24 te vervangen als volgt:

« § 6. De vermelding van overtredingen, alsmede de eraan toegekende punten worden automatisch uitgewist na verloop van één jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding werd begaan. »

La parole est au baron Clerdent.

**M. le baron Clerdent.** — Monsieur le Président, je me réfère à ma justification écrite. Le délai de trois ans me paraît excessif. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, pour tirer les leçons de sanctions que l'on a subies, de vivre constamment sous le régime de la peur. On pourrait très bien admettre un délai d'un an car il pénalisera moins ceux qui doivent rouler le plus et qui risquent d'accumuler des points pour les infractions les moins graves.

**M. le Président.** — M. Desmedt propose l'amendement que voici:

« Au § 6 du même article 24, remplacer les mots « après trois ans » par les mots « après dix-huit mois. »

« In § 6 van hetzelfde artikel 24 de woorden « van drie jaar » te vervangen door de woorden « van achttien maanden. »

La parole est à M. Desmedt.

**M. Desmedt.** — Monsieur le Président, j'irai moins loin que M. Clerdent. Je propose de réduire le délai de moitié. Je n'ai rien d'autre à ajouter.

**De Voorzitter.** — De heren Vandermarliere en Bosmans stellen volgend amendement C voor:

« C. In § 6 van het voorgestelde artikel 24 de woorden « van drie jaar » te vervangen door de woorden « van één jaar. »

« C. Au § 6 de l'article 24, remplacer les mots « trois ans » par les mots « un an. »

Het woord is aan de heer Bosmans.

**De heer Bosmans.** — Mijnheer de Voorzitter, een termijn van drie jaar is wellicht correct voor 90 pct. van de bevolking, maar vrachtwagenchauffeurs bijvoorbeeld, die met een combinatie tractor-opligger van 18 meter rijden, hebben geregeld moeilijkheden om in bepaalde bochten de witte lijn niet te overschrijden. Indien, door het cumulatief effect, al die overtredingen over een periode van drie jaar worden gespreid, dan kunnen deze personen beter een ander beroep leren of met kleinere wagens rijden. Er moet toch wel een mogelijkheid bestaan om de periode van drie jaar te beperken tot bijvoorbeeld één jaar.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement subsidiaire que voici:

« Au § 6 de l'article proposé, ajouter une phrase rédigée comme suit:

« Dans ce cas, le nom du conducteur dont la mention des infractions a été effacée ainsi que toutes les données qui y sont relatives sont retirés du fichier prévu à l'article 6. »

« Paragraaf 6 van het voorgestelde artikel 24 aan te vullen als volgt:

« In dit geval worden de naam van de bestuurder voor wie de vermelding van de overtredingen werd uitgewist, evenals alle gegevens die met die overtredingen verband houden, verwijderd uit het bestand bepaald in artikel 6. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, il s'agit d'un amendement nouveau qui n'a pas été présenté en commission.

J'avais interrogé M. Dehaene, en commission, sur ce qu'il adviendrait du nom du malheureux conducteur repris dans le fichier central à la suite d'une infraction.

Nous sommes bien d'accord: la mention de l'infraction est effacée après un certain délai. Nous verrons lequel, du délai gouvernemental, de celui de M. Clerdent ou encore de M. Desmedt, sera adopté.

J'ai donc dit à M. Dehaene: « J'imagine que le nom du conducteur est supprimé du fichier! »

M. Dehaene n'a jamais prétendu me répondre par l'affirmative. Je ne comprends pas du tout.

Si les 7 ou 8 millions de conducteurs étaient repris dans le fichier et que, de temps à autre, on effaçait les points comptabilisés, il n'y aurait aucun problème.

Mais en l'espèce, n'entrent dans le fichier visé à l'article 6 et à l'article 25, que ceux ayant subi un retrait de points en vertu soit d'une transaction qu'ils ont acceptée soit d'un jugement passé en force de chose jugée, c'est-à-dire une condamnation. A partir du moment où la mention de l'infraction disparaît, pour quoi garder le nom du malheureux conducteur qui, par définition, est blanchi ?

Pour éviter les problèmes, car je crois que la population, à juste titre, est chatouilleuse en ce qui concerne le respect de la vie privée, je propose d'ajouter au paragraphe 4, du 1<sup>o</sup> au 4<sup>o</sup> : « Le nom du conducteur dont la mention des infractions a été effacée ainsi que toutes les données qui y sont relatives sont retirés du fichier prévu à l'article 6. » Cette personne n'est jamais entrée dans le fichier. En effet, comme l'a très bien dit M. Dehaene, il y a le casier judiciaire d'un côté et le fichier de l'autre. Le fichier ne sert à rien au niveau judiciaire — on y reviendra — puisqu'il y a le casier judiciaire.

Si le nom du conducteur est mentionné, c'est qu'il a un jour été puni. Pourquoi conserver le nom d'une personne qui a été punie alors que sa punition a été effacée ?

**De Voorzitter.** — De heren Vandermarliere en Bosmans stellen volgend amendement D voor :

« D. Het voorgestelde artikel 24 aan te vullen met een § 9 (nieuw), luidende :

« § 9. De in dit artikel bedoelde maatregelen zijn eveneens van toepassing op de buitenlandse weggebruikers. »

« D. Compléter l'article 24 proposé par un § 9 (nouveau), libellé comme suit :

« § 9. Les mesures visées au présent article s'appliquent aussi aux usagers de la route étrangers. »

Het woord is aan de heer Vandermarliere.

**De heer Vandermarliere.** — Mijnheer de Voorzitter, wij stellen voor artikel 24 aan te vullen met een paragraaf 9 die luidt : « De in dit artikel bedoelde maatregelen zijn eveneens van toepassing op de buitenlandse weggebruikers. »

**De Voorzitter.** — Het woord is aan Vice-Eerste minister Dehaene.

**De heer Dehaene,** Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen. — Mijnheer de Voorzitter, in principe wordt er geen onderscheid gemaakt, maar het is duidelijk dat, net zoals in het buitenland, dit artikel moeilijker kan worden toegepast op buitenlandse weggebruikers. Voor hen moeten wij ons meer toespitsen op het onmiddellijk innen van boetes. Dit is overigens ook zo in het buitenland.

**De Voorzitter.** — De stemming over de amendementen en de stemming over artikel 5 worden aangehouden.

Le vote sur les amendements et le vote sur l'article 5 sont réservés.

MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'insertion d'un article 5bis (nouveau), libellé comme suit :

« Insérer un article 5bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 5bis. Est considéré comme infraction grave au sens de l'article 29 de la loi du 9 juillet 1976 :

« Le fait de stationner sans la carte ou le document requis par l'article 27bis du Code de la route, sur un emplacement de stationnement réservé aux handicapés annoncé par le panneau visé à l'article 70.2.1.3.c. »

« Een artikel 5bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« Art. 5bis. Als zware overtreding in de zin van artikel 29 van de wet van 9 juli 1976 wordt beschouwd :

« Parkeren zonder de kaart of het document voorgeschreven bij artikel 27bis van het Verkeersreglement, op een parkeerplaats voorbehouden voor minder-validen, als aangeduid op een onderbord vermeld in artikel 70.2.1.3.c. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, l'article 5bis ne se situe peut-être pas dans la droite ligne de nos discussions. Il apporte une espèce d'élément de réflexion humaine à ce projet qui, contrairement à ce que dit le gouvernement, est purement répressif et matériel.

Monsieur le Vice-Premier ministre, il existe d'autres infractions pouvant être considérées comme graves parce qu'elles touchent finalement à la liberté individuelle des personnes qui ont déjà des problèmes, notamment les handicapés. Toutes les personnes circulant dans des villes, grandes ou moyennes, ou dans de petites communes, savent combien est difficile la protection des emplacements des handicapés. On s'y précipite sans le sigle requis. Quand une personne valide occupe cet emplacement, elle empêche inévitablement une personne à mobilité réduite de vivre comme tout le monde, c'est-à-dire d'aller en ville, de faire ses courses et de voir ses amis, bref d'avoir une vie sociale normale.

Dans un projet qui prétend privilégier une philosophie de la circulation routière, c'est le moment ou jamais de la montrer et de prouver que, par certains cas comme celui-ci on peut aussi avoir du cœur dans un projet qui n'a pas d'âme.

C'est la raison pour laquelle je propose de considérer comme infraction grave et aussi soumis à sanction et à retrait de points celui qui stationne sur un emplacement réservé aux handicapés, emplacement très visible — il existe des panneaux et des indications au sol — de sorte que la distraction ne peut-être invoquée. A partir du moment où de tels agissements sont érigés en infraction grave, plus jamais ils ne se reproduiront.

J'aurais volontiers déposé un amendement visant les automobilistes stationnant sur les emplacements réservés aux bus. M. Vaes, notre collègue Ecolo, en ayant parlé, je ne voulais pas lui « piquer » son idée. J'ai été assistant à l'université et je sais combien il est dur de voir le nom de son professeur ou celui d'un autre assistant affiché à la place du vôtre lorsque vous avez effectué le travail. Si M. Vaes avait déposé un amendement de ce type, je l'aurais soutenu car il participe de la même philosophie que le mien que je souhaite voir adopté par les membres de cette honorable assemblée.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Si la proposition de M. Monfils s'avérait nécessaire, elle pourrait parfaitement se concrétiser par le biais d'un arrêté royal.

**M. le Président.** — Le vote sur l'amendement est réservé.

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Artikel 6 luidt :

Art. 6. Artikel 25 van dezelfde wet, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« Art. 25. § 1. De gegevens van het centraal bestand bedoeld in artikel 24, § 2, zijn alleen toegankelijk voor en mogen slechts gebruikt worden door de minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort of zijn gemachtigde, evenals door de gerechtelijke overheden.

§ 2. Eenieder is gerechtigd, enkel omtrent de gegevens die hem betreffen, een uittreksel van het bestand te bekomen, alsmede de

verbetering van alle hem betreffende persoonsgegevens die als onjuist worden beschouwd.

Eenieder is eveneens gerechtigd de verwijdering of het verbod tot aanwending van alle hem betreffende persoonsgegevens te bekomen die, gelet op het doel van de verwerking, als onvolledig of irrelevant worden beschouwd, of waarvan de registratie, de mededeling of de bewaring verboden is, of die na verloop van de toegestane duur zijn bewaard.

De Koning bepaald de nadere regelen inzake de toepassing van deze paragraaf.

§ 3. De houder van het bestand is verplicht alle maatregelen te treffen om de perfecte bewaring van de persoonsgegevens te verzekeren.

De personen die mededeling hebben bekomen van persoonsgegevens volgens de bepalingen van dit hoofdstuk, zijn ertoe gehouden maatregelen te treffen om het vertrouwelijk karakter van deze gegevens te verzekeren en om ervoor te zorgen dat ze uitsluitend worden aangewend voor de doeleinden door of krachtens dit hoofdstuk bepaald of voor het vervullen van hun wettelijke opdrachten.

§ 4. Wanneer een bestuurder voor de eerste maal wordt geregistreerd in het bestand, wordt hij daarvan onverwijld in kennis gesteld door de houder van het bestand.

In die kennisgeving worden vermeld:

1° De identiteit en het adres van de houder van het bestand;

2° De persoonsgegevens die betrekking hebben op de bestuurder;

3° Het adres van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer bedoeld in § 5;

4° Het recht op toegang tot het bestand, op verbetering van foutieve gegevens, het verbod op aanwending van gegevens, het recht op de uitwissing van gegevens, de nadere regelen voor de uitoefening van deze rechten, alsmede de nadere toepassingsregelen van het rijbewijs met punten.

§ 5. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer oefent voor de toepassing van dit hoofdstuk de bevoegdheden uit die haar, mits de nodige aanpassingen, zijn toegewezen door artikel 92 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid.

§ 6. Met gevangenisstraf van 3 maanden tot een jaar en met geldboete van 100 frank tot 50 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die zich toegang verschafft tot of gebruik maakt van de gegevens van het bestand, met uitzondering van de in § 1, bepaalde personen. »

Art. 6. L'article 25 de la même loi, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante:

« Art. 25. § 1<sup>er</sup>. Les données du fichier central visé à l'article 24, § 2, ne sont accessibles et ne peuvent être utilisées que par le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions ou son délégué, ainsi que par les autorités judiciaires.

§ 2. Toute personne a le droit, uniquement pour les données qui la concernent, d'obtenir un extrait du fichier ainsi que la rectification de toute donnée à caractère personnel la concernant, considérée comme inexacte.

Toute personne a également le droit d'obtenir la suppression ou l'interdiction d'utilisation de toute donnée à caractère personnel la concernant, qui, compte tenu du caractère du traitement, est considérée comme incomplète ou non pertinente ou dont l'enregistrement, la communication ou la conservation sont interdits ou encore qui a été conservée au-delà de la période autorisée.

Le Roi détermine les modalités d'application du présent paragraphe.

§ 3. Le maître du fichier est tenu de prendre toutes les mesures qui permettent de garantir la parfaite conservation des données à caractère personnel.

Les personnes qui ont reçu communication des données à caractère personnel dans le cadre des dispositions du présent chapitre sont tenues de prendre les mesures qui permettent de garantir le caractère confidentiel de ces données ainsi que l'usage aux seules fins prévues par ou en vertu du présent chapitre ou pour l'application de leurs obligations légales.

§ 4. Lorsqu'un conducteur est, pour la première fois, enregistré dans le fichier, il en est informé sans délai par le maître du fichier.

Cette information doit mentionner:

1° L'identité et l'adresse du maître du fichier;

2° Les données à caractère personnel qui concernent le conducteur;

3° L'adresse de la Commission de la protection de la vie privée visée au § 5;

4° Le droit d'accès au fichier, le droit de rectification des données erronées, l'interdiction d'utilisation des données, le droit de suppression des données, les modalités d'exercice desdits droits ainsi que les modalités d'application du permis de conduire à points.

§ 5. Pour l'application du présent chapitre, la Commission de la protection de la vie privée exerce les compétences qui lui sont attribuées, moyennant les adaptations nécessaires, par l'article 92 de la loi du 15 janvier 1990 relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale.

§ 6. Est puni d'un emprisonnement de 3 mois à un an et d'une amende de 100 à 50 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque accède aux données du fichier ou en fait usage, à l'exception des personnes autorisées conformément au § 1<sup>er</sup>. »

*De heer Vandermarliere stelt voor dit artikel te doen vervallen.*

*M. Vandermarliere propose la suppression de cet article.*

Het woord is aan de heer Vandermarliere.

De heer Vandermarliere. — Mijnheer de Voorzitter, aangezien wij hebben voorgesteld artikel 5 te doen vervallen, geldt dit eveneens voor artikel 6.

M. le Président. — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement que voici:

« Supprimer le § 1<sup>er</sup> de l'article 25 proposé. »

« In het voorgestelde artikel 25, § 1 te doen vervallen. »

La parole est à M. Monfils.

M. Monfils. — Monsieur le Président, M. Dehaene peut constater que je ne me suis pas borné à recopier les amendements déposés en commission du Sénat. Au contraire, à la suite de ses explications, certains ont été retirés. D'autres, par contre, ont été ajoutés, à la suite de ses explications également.

L'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, dispose: « Les données du fichier central visées ... ne sont accessibles et ne peuvent être utilisées que par le ministre, etc., ainsi que par les autorités judiciaires. »

J'ai posé des questions en commission. Cependant, j'avoue ne pas encore très bien comprendre la raison d'être de cet article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>. Vous dites avec raison, monsieur Dehaene, qu'il y a un casier judiciaire et qu'il n'appartient pas aux autorités judiciaires de s'occuper du fichier. De toute façon, elles disposent de leurs propres renseignements et toutes les infractions sont évidemment inscrites au casier judiciaire.

Dès lors, pourquoi les autorités judiciaires ont-elles la liberté d'accéder au fichier central? De deux choses l'une: ou bien cela est inutile et, dans ce cas, on se pose la question de savoir pour quelle raison l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, a été ainsi libellé; ou bien, il y a une autre raison. Je veux la comprendre. Si l'autorité judiciaire veut savoir ce qui se passe, elle dispose du casier

judiciaire. Elle sait donc si l'individu est en état de récidive. Il n'est donc pas nécessaire de connaître le nombre de points. Il suffit simplement que l'autorité judiciaire se renseigne afin de savoir si l'individu possède encore ou non un permis de conduire.

A part le fait de savoir si l'intéressé a ou non un permis de conduire, s'il est ou non en état de suspension de permis, je ne vois pas pour quelle raison l'autorité judiciaire doit avoir accès au fichier.

En ce qui concerne le ministre, c'est encore pire. En effet, que va faire le ministre dans le fichier? J'ai compris: M. Dehaene veut conserver les noms des vilains délinquants. Peut-être, souhaite-t-il savoir tout ce qui se passe et connaître tous les noms qui y figurent? Hormis cette plaisanterie, pourquoi le ministre des Communications a-t-il accès à ce fichier? Ce dernier est purement automatique. Un tarif existe, des condamnations sont infligées, des transactions interviennent. Aveuglément, l'administration applique ce tarif: en cas du dépassement donné de la vitesse autorisée, un point en moins. Condamnation à deux infractions concomitantes, moins trois points. La loi indique le retrait de quatre points au maximum. Ces quatre points additionnés aux trois précédents conduisent au retrait du permis pour une durée d'un mois, sauf si on suit un cours dans un camp de rééducation, comme l'a prévu M. Dehaene!

Par conséquent, pour quelles raisons le ministre aurait-il accès au fichier? Pour établir quelles statistiques? *Of course*, il dispose, de toute manière, des statistiques des retraits de permis. Je souhaite d'ailleurs qu'il en dresse de sérieuses via l'autorité judiciaire ou par le biais de scientifiques qu'éventuellement il mettrait sur le terrain.

Une fois de plus, la possibilité d'attenter à la vie privée est ouverte. En outre, ces considérations doivent être mises en parallèle avec la fin de l'article qui dispose qu'«... est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et d'une amende de 100 à 50 000 francs quiconque accède aux données du fichier, à l'exception des personnes autorisées, conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>».

Les personnes autorisées, c'est le ministre et ce sont les autorités judiciaires. Je n'ai pas la moindre envie que le ministre vienne tripatouiller dans le fichier! Les autorités judiciaires m'ont condamné; elles sont au courant des amendes que j'ai pu payer, c'est le jeu et c'est normal. Mais je ne vois pas pourquoi le ministre devrait consulter ce fichier.

Puisqu'il s'agit d'un fichier purement technique et administratif, il convient de supprimer l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>.

Le ministre ne répondant pas, je ne saurai donc jamais pourquoi il veut garder les noms dans le fichier et son pouvoir sur le fichier. L'avenir nous donnera sans doute quelques renseignements à cet égard, si toutefois il s'annonce positif pour la coalition actuelle.

**M. le Président.** — Le vote sur les amendements et le vote sur l'article 6 sont réservés.

De stemming over de amendementen en de stemming over artikel 6 worden aangehouden.

**Art. 7.** Het opschrift van hoofdstuk IV van titel III van dezelfde wet, opgeheven door de wet van 9 juli 1976, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing:

« Hoofdstuk IV. — Bijzondere regels. »

**Art. 7.** L'intitulé du chapitre IV du titre III de la même loi, abrogé par la loi du 9 juillet 1976, est rétabli dans la rédaction suivante:

« Chapitre IV. — Règles particulières. »

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 8.** In artikel 27 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden de woorden « artikelen 23, 24 en 26 » vervangen door de woorden « de artikelen van deze titel ».

**Art. 8.** A l'article 27 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, les mots « articles 23, 24 et 26 » sont remplacés par les mots « articles du présent titre ».

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 9.** Artikel 30 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 30 § 1. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die:

1<sup>o</sup> Een motorvoertuig bestuurt zonder houder te zijn van het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig, of van het als zodanig geldend bewijs;

2<sup>o</sup> Een motorvoertuig bestuurt terwijl het rijbewijs vereist voor het besturen van dit voertuig of het als zodanig geldend bewijs, hem met toepassing van artikel 55 is ontnomen;

3<sup>o</sup> Een valse verklaring heeft afgelegd om de afgifte van een rijbewijs te bekomen; in dit geval wordt het verkregen document in beslag genomen en de verbeurdverklaring ervan wordt uitgesproken in geval van veroordeling;

4<sup>o</sup> Een motorvoertuig bestuurt terwijl hij lijdt aan een van de lichaamsgebreken of aandoeningen, door de Koning bepaald overeenkomstig artikel 23, § 1, 3<sup>o</sup>, of indien hij niet voldaan heeft aan het geneeskundig onderzoek, door de Koning opgelegd in de gevallen die Hij bepaalt.

§ 2. Met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van 50 frank tot 500 frank, of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die:

1<sup>o</sup> Een overtreding heeft begaan van de bepalingen door de Koning vastgesteld krachtens artikel 23, § 1, 2<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup>, hetzij als bestuurder, hetzij als persoon die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

2<sup>o</sup> Met het oog op de scholing in het sturen, een persoon begeleidt die in overtreding is met de bepalingen van 1<sup>o</sup>. »

**Art. 9.** L'article 30 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 30. § 1<sup>er</sup>. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque:

1<sup>o</sup> Conduit un véhicule à moteur sans être titulaire du permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou du titre qui en tient lieu;

2<sup>o</sup> Conduit un véhicule à moteur sans être titulaire du permis de conduire exigé pour la conduite de ce véhicule ou le titre qui en tient lieu lui a été retiré par application de l'article 55;

3<sup>o</sup> A fait une fausse déclaration en vue d'obtenir un permis de conduire ou un titre qui en tient lieu; dans ce cas, le document obtenu est saisi et la confiscation en est prononcée en cas de condamnation;

4<sup>o</sup> Conduit un véhicule à moteur alors qu'il est atteint d'un des défauts physiques ou affections déterminés par le Roi conformément à l'article 23, § 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>, ou qu'il n'a pas satisfait à l'examen médical imposé par le Roi dans les cas qu'il détermine.

§ 2. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque:

1<sup>o</sup> A commis une infraction aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 23, § 1<sup>er</sup>, 2 et 4<sup>o</sup>, soit comme conducteur, soit comme personne accompagnant un conducteur en vue de l'apprentissage;

2<sup>o</sup> Accompagne, en vue de l'apprentissage de la conduite, une personne en infraction aux dispositions du 1<sup>o</sup>. »

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 10.** In artikel 31 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In het eerste lid worden de woorden « artikels 30, 34, 2°, en 48 » vervangen door de woorden « artikels 30, 34, § 2, 2°, en 48 »;

2° In hetzelfde lid worden in de Franse tekst de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur ».

**Art. 10.** A l'article 31 de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes:

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « articles 30, 34, 2°, et 48 » sont remplacés par les mots « articles 30, 34, § 2, 2°, et 48 »;

2° Au même alinéa, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 11.** In artikel 32 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden in de Franse tekst de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur ».

**Art. 11.** A l'article 32 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 12.** In artikel 33 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In § 1 worden de woorden « van acht dagen tot twee maanden en met geldboete van 100 frank tot 1 000 frank » vervangen door de woorden « van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank »;

2° In § 2 worden de woorden « van acht dagen tot twee jaar en met geldboete van 200 frank tot 5 000 frank » vervangen door de woorden « van vijftien dagen tot twee jaar en met geldboete van 400 frank tot 5 000 frank ».

**Art. 12.** A l'article 33 de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, sont apportées les modifications suivantes:

1° Au § 1<sup>er</sup>, les mots « de huit jours à deux mois et d'une amende de 100 francs à 1 000 francs » sont remplacés par les mots « de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs »;

2° Au § 2, les mots « de huit jours à deux ans et d'une amende de 200 francs à 5 000 francs » sont remplacés par les mots « de quinze jours à deux ans et d'une amende de 400 francs à 5 000 francs ».

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 13.** Het opschrift van hoofdstuk V van titel IV van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift:

« Hoofdstuk V. — Alcoolopname en dronkenschap. »

**Art. 13.** L'intitulé du chapitre V du titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant:

« Chapitre V. — Imprégnation alcoolique et ivresse. »

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Artikel 14 luidt:

**Art. 14.** Artikel 34 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 34. § 1. Met geldboete van 25 frank tot 500 frank wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier

bestuurt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft.

§ 2. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft:

1° Hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet of de bloedanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,8 gram per liter bloed aangeeft;

2° Hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, gedurende de tijd dat dit hem krachtens artikel 60 verboden is;

3° Hij die geweigerd heeft zich te onderwerpen aan de ademtest of aan de ademanalyse, bedoeld in de artikelen 59 en 60, of, zonder wettige reden, geweigerd heeft het in artikel 63, § 1, bedoelde bloedmonster te laten nemen;

4° Hij die het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs waarvan hij houder is, in de gevallen bedoeld in artikel 61, niet heeft afgegeven, of het ingehouden voertuig of rijdier heeft bestuurd. »

**Art. 14.** L'article 34 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 34. § 1<sup>er</sup>. Est puni d'une amende de 25 francs à 500 francs quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 gramme et inférieure à 0,8 gramme.

§ 2. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement:

1° Quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,8 gramme par litre de sang;

2° Quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage pendant le temps où cela lui a été interdit en vertu de l'article 60;

3° Quiconque s'est refusé au test de l'haleine ou à l'analyse de l'haleine, prévus aux articles 59 et 60, ou, sans motif légitime, au prélèvement sanguin prévu à l'article 63, § 1<sup>er</sup>;

4° Quiconque, dans les cas prévus à l'article 61, n'a pas remis le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu dont il est titulaire ou a conduit le véhicule ou la monture retenu. »

MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement A que voici:

« A. A l'article 34 proposé, supprimer le § 1<sup>er</sup>. »

« A. Paragraaf 1 van het voorgestelde artikel 34 te doen vervallen. »

La parole est à M. Monfils.

M. Monfils. — Monsieur le Président, il s'agit du problème des 0,8 et 0,5 pour mille.

Je rappelle brièvement ce que j'ai dit dans mon intervention liminaire.

Toute loi qui place la barre trop bas aboutit à une espèce de sentiment de non-culpabilité diffuse au niveau de la population. Là encore, nous n'avons pas de statistiques précises.

M. Dehaene, dans la réponse qu'il a bien voulu nous faire, a cité le Comité économique et social de la CEE en précisant qu'en fait, c'était la commission qui décidait.

Chaque fois qu'un document est contre les thèses du gouvernement, il ne vaut rien; chaque fois qu'un expert critique les thèses du gouvernement, il n'est pas crédible. A quoi servent alors les avis?

J'ai eu la curiosité — je ne me contente pas de relire les notes des groupes de pression — de demander la communication du *Journal officiel des Communautés européennes*. Cet avis a été publié le 26 juin 1989 et les constatations du Comité sont tout à fait sérieuses et logiques. Il constate « que le taux maximal proposé est sensiblement inférieur à ce qui est considéré pour l'instant comme suffisant dans dix Etats membres sur douze ». Il s'interroge « sur les motifs qui ont amené la Commission à proposer un taux de 0,5 pour mille lequel, dit le Comité, en l'absence de données probantes sur les avantages qu'offrirait un tel niveau en matière de sécurité, ne semble pas justifié ».

Le Comité estime donc que le taux maximal d'alcoolémie doit être fixé à 0,8, étant donné qu'il semble suffisant pour contenir une des principales causes d'accidents de la route. C'est avis est d'ailleurs corroboré par les enquêtes faites en Belgique puisqu'il semblerait que les accidents graves commis en état d'ivresse soient causés par des personnes qui ont plus de 2 grammes d'alcool dans le sang. Par conséquent, on peut considérer que nous sommes dans le droit fil de la réflexion du Comité.

Le Comité invite, par ailleurs, la Commission à approfondir, à l'aide de statistiques détaillées, les corrélations entre un taux d'alcoolémie élevé et le nombre d'accidents. Il faut également être attentif au rapport entre le taux d'alcool dans le sang et le taux de mortalité des accidents ainsi qu'aux effets des médicaments et des drogues sur la sécurité routière. Il poursuit: « Il faudra, le cas échéant, proposer, après une période transitoire appropriée, la modification du taux maximal d'alcoolémie avec une large diffusion des résultats ainsi que des limites en vigueur qui permettraient aux usagers d'évaluer de façon responsable les temps et modes d'ingestion, dans le respect des dispositions légales. » Le Comité ajoute qu'il faudrait de solides mesures préventives de sensibilisation, lesquelles sont seules à même de contribuer efficacement à réduire le nombre d'accidents de la route provoqués par un excès d'alcool au volant ».

Monsieur le Président, monsieur le Vice-Premier ministre, ce n'est pas un avis de pacotille.

C'est un avis sérieux, rendu par le Comité économique et social. Il est un peu facile de prétendre que cet avis n'a guère d'importance parce que la Commission a dit que..., parce que le Parlement européen a dit que...

Le Parlement européen a voté d'autres recommandations, monsieur le ministre des Communications, comme par hasard, avant les élections européennes, notamment en football, qui ne sont pas spécialement à sa gloire. Tout ce que fait le Parlement européen n'est pas nécessairement bon.

Il n'y a pas que des experts au Parlement européen. Tout homme est mortel. Socrate est un homme, il est mortel.

Tout parlementaire n'est que parlementaire, fût-il même européen.

Il me paraît qu'écarter d'un revers de main l'avis du Comité économique et social est quelque peu regrettable. Il est exact qu'il n'y a pas de statistiques. J'en vois une dans votre rapport, qui vient d'on ne sait où, établie sur la base de renseignements fort peu élaborés et fixant de manière vague les conséquences, dans le sang de l'ingestion de deux ou trois verres d'alcool. Cela me paraît largement insuffisant.

Nous nous trouvons, en l'occurrence, face à une absence totale de renseignements d'ordre statistique et à la volonté

d'écarter systématiquement tout avis ou remarque étrangers aux thèses du gouvernement, de la Commission des Communautés européennes et du Parlement européen.

Quant au reste, il existe un tas de raisons pour lesquelles certains pays ne suivent pas différentes dispositions ou directives. En réalité, l'Allemagne, pour l'instant, ne veut pas vous suivre dans vos folies répressives, en invoquant un argument décisif: elle estime, en effet, que le Traité de la CEE ne concerne pas les communications, sauf par le biais de la libre circulation. Il faut, vous en conviendrez, faire un effort pour arriver de la libre circulation des marchandises à la libre circulation des voitures. Il s'agit là d'un artifice; n'empêche que le fond demeure et qu'en effet, nombre de personnes ne sont pas entièrement d'accord dans une série de secteurs et cela varie: la vitesse d'un côté, le niveau d'alcool de l'autre.

Pour conclure, j'estime, comme vous, qu'il faut empêcher réellement les soulards de prendre le volant. Je n'ignore pas combien l'alcool peut entraîner de drames déchirants non seulement dans la conduite automobile, mais aussi dans la conduite tout court de l'être humain. J'ai connu, lorsque j'étais ministre social, les désastres entraînés par l'alcool dans les familles, dites à risque.

Il convient, je le répète, de bien faire la distinction entre ces cas et la personne qui a bu très légèrement et dont on n'est pas sûr, à l'heure actuelle, que le faible taux d'alcool qu'elle a ingéré entraîne des conséquences fondamentales sur son comportement.

J'ajoute que le problème de la drogue est posé. J'y reviendrai d'ailleurs dans un instant, monsieur le Président.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement subsidiaire que voici:

« A l'article 34 proposé, remplacer le § 1<sup>er</sup> par ce qui suit:

« Art. 34. § 1<sup>er</sup>. Doit s'acquitter d'une amende administrative de 25 francs quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors que l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme ou que l'analyse sanguine révèle une concentration d'alcool par litre de sang d'au moins 0,5 g et inférieure à 0,8 g.

Le Roi règle les modalités de perception de l'amende administrative visée à l'alinéa précédent. »

« In het voorgestelde artikel 34, § 1 te vervangen als volgt:

« Art. 34. § 1. Een administratieve boete van 25 frank wordt opgelegd aan degene die op een openbare plaats een voertuig bestuurt of een rijder geleidt, of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, wanneer uit de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht blijkt, of wanneer de bloedanalyse een alcoholgehalte van ten minste 0,5 gram en minder dan 0,8 gram per liter bloed aangeeft.

De Koning bepaalt de wijze waarop de in het vorige lid bepaalde administratieve boete wordt geïnd. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, si, par extraordinaire, l'amendement était rejeté, nous présenterions un amendement subsidiaire consistant simplement à prévoir que le pourcentage de 0,5 à 0,8 pour mille n'entraîne pas le retrait de points.

Il est clair et il faut le répéter que, contrairement à cette espèce de gentillesse dont les autorités publiques, et notamment le ministre des Communications, semblent faire preuve à l'égard de ceux présentant un taux se situant entre 0,5 et 0,8 pour mille, il y a retrait effectif de points et donc, sanction importante.

Il ne suffit pas de dire qu'une petite transaction de 3 000 francs arrangera les choses. Le lendemain, l'administration, armée de ses grandes tentacules, retirera un point du permis. Il

s'agit finalement d'une peine, en tout cas ressentie comme telle par l'automobiliste, suffisamment grave pour ne pas être appliquée pour ce que nous envisageons être des délits mineurs.

Reste d'ailleurs, pour le parquet, la possibilité, j'y insiste, parce que vous prétendez que nous sommes laxistes, de décider que le pourcentage de 0,5 pour mille peut entraîner la suspension, durant un mois, du permis. Il est, en effet, parfaitement loisible à l'autorité judiciaire d'agir. Je préférerais d'ailleurs me remettre à la sagesse du tribunal qui déciderait s'il y a ou non transgression, s'il y a ou non lieu de poursuivre devant un tribunal, s'il y a ou non lieu de suspendre le permis de conduire.

Mais je voudrais que le retrait de points ne soit pas automatique à partir de 0,5 pour mille.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Président, je laisse à M. Monfils la responsabilité de son appréciation — elle me semble, dans la bouche d'un parlementaire, assez extraordinaire — quant au Parlement européen. En ce qui me concerne, par contre, j'attache plus d'importance à l'avis d'un Parlement européen qu'à celui d'un Comité économique et social.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement B que voici :

« B. Compléter le § 2 de l'article 34 proposé par un 5<sup>o</sup>, rédigé comme suit :

« 5<sup>o</sup> Quiconque sert ou fait servir des boissons enivrantes lors d'une réunion publique organisée à l'initiative des pouvoirs publics. »

« B. Aan § 2 van het voorgestelde artikel 34, een 5<sup>o</sup> toe te voegen, luidende :

« 5<sup>o</sup> Hij die op een openbare bijeenkomst georganiseerd op initiatief van de overheid alcoholische dranken schenkt of laat schenken. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, cet amendement est intéressant car il prévoit les mêmes peines pour quiconque sert ou fait servir des boissons enivrantes lors d'une réunion publique organisée à l'initiative des pouvoirs publics. Je tiens beaucoup à cet ajout, que j'estime important.

En effet, j'ai fait une constatation assez curieuse : on sera d'une férocité sans merci, par le biais des éthylomètres et des éthylotests, vis-à-vis de ceux qui ont bu deux verres avant de prendre le volant mais, à côté de cela, les pouvoirs publics officiels — à l'exception de celui de Liège, qui n'a plus les moyens de payer des réceptions ! — multiplient les réunions, sous divers prétextes d'ailleurs au cours desquelles des boissons alcoolisées sont servies.

La contradiction me paraît flagrante. En effet, à partir du moment où l'Etat impose des mesures draconiennes, qu'il nous montre l'exemple ! En commission, M. Dehaene a dit qu'il fallait prévoir une alternative que je résumerais en un slogan : « La Duvel et la Tourtel. » Ces propos ne m'ont pas convaincu. C'est pourquoi j'ai redéposé mon amendement. La solution qu'il préconise n'est effectivement pas suffisante car il faut prendre en considération l'élément de tentation.

Lorsque vous avez à votre disposition, d'une part, des verres d'alcools — qu'il s'agisse de porto, de champagne ou de liqueur — et, d'autre part, quelques verres d'eau minérale ou de jus de fruits, vous risquez inévitablement — le cheminement du serveur vous y aide, d'ailleurs ! — de vous retrouver devant des boissons

alcoolisées que vous serez tenté d'ingurgiter. Cette tentation doit être supprimée.

Partant de cette constatation, je demande qu'au moins, l'Etat montre l'exemple en n'organisant plus de manifestations officielles abondamment arrosées. C'est la raison pour laquelle je maintiens l'amendement déposé en commission.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Président, cet amendement n'a peut-être pas sa place ici, mais je dois reconnaître qu'il n'est pas dépourvu de certains fondements. En effet, j'ai pu assister, à de nombreuses reprises, à la prise de décisions dans des administrations, dans le privé et même ici, au Parlement. Il est exact qu'il aurait parfois été souhaitable de mettre moins de boissons alcoolisées à la disposition des personnes impliquées dans ces réunions.

**De Voorzitter.** — De stemming over de amendementen en de stemming over artikel 14 worden aangehouden.

Le vote sur les amendements et le vote sur l'article 14 sont réservés.

J'attire l'attention de M. Monfils sur le fait que dans quatorze minutes environ, les trois heures auxquelles il faisait allusion tout à l'heure seront écoulées. Cela pourrait peut-être l'inspirer ! (Sourires.)

**M. Monfils.** — Je vais « accélérer », monsieur le Président !

**De Voorzitter.** — Artikel 15 luidt :

**Art. 15.** Artikel 35 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 35. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, terwijl hij in staat van dronkenschap verkeert of in een soortgelijke staat onder meer ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen. »

**Art. 15.** L'article 35 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 35. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage, alors qu'il se trouve en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant notamment de l'emploi de drogues ou de médicaments. »

De heren Vandermarliere en Bosmans stellen volgend amendement voor :

« In het voorgestelde artikel 35, de afkorting « o.m. » te doen vervallen. »

« A l'article 35 proposé à cet article, supprimer le mot « notamment. »

Het woord is aan de heer Vandermarliere.

**De heer Vandermarliere.** — Mijnheer de Voorzitter, wanneer er een onduidelijkheid in een wettekst staat, zoals hier de afkorting « o.m. », dan moet die wettekst bij toepassing ervan worden geïnterpreteerd. Dit kan aanleiding geven tot willekeur en dus

moeilijkheden veroorzaken. Daarom vragen wij die afkorting «o.m.» te schrappen.

**M. le Président.** — MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement qui voici :

« Compléter l'article 35 proposé par un alinéa, rédigé comme suit :

« Le Roi détermine les éléments du contrôle permettant de constater si la personne conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage sous l'influence de drogue ou de médicaments. »

« Aan het voorgestelde artikel 35 een tweede lid toe te voegen, luidende :

« De Koning bepaalt de controlemiddelen waarmee kan worden nagegaan of de persoon die een voertuig of een rijder bestuurt, dan wel een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, zich onder invloed van drugs of geneesmiddelen bevindt. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, il s'agit de la conduite sous influence de drogue, de médicaments, de barbituriques ou autres hallucinogènes que, très justement, M. Dehaene punit des mêmes peines que celles appliquées en cas de conduite en état d'ivresse.

Mais lorsqu'on interroge le ministre des Communications sur les moyens de contrôle, il répond qu'il n'y en a pas. Il ajoute aussitôt qu'il prend des contacts avec les universités et que l'on verra bien... Je constate qu'il y a, à ce niveau, une lacune et que les statistiques manquent en la matière. Il faudra bien un jour prévoir quelques millions pour procéder à une analyse de la situation dans ce secteur.

De plus en plus de personnes conduisent sous l'influence de la drogue. En effet, vous l'avez constaté vous-même, monsieur le ministre, la voiture n'est pas un luxe, mais un moyen de transport. Or, aujourd'hui, pratiquement tout le monde possède une voiture ou, tout au moins, en conduit une. Donc inévitablement, plus il y a de gens qui prennent des drogues, des tranquillisants, des barbituriques, plus le pourcentage de « drogués » est élevé parmi les conducteurs et probablement aussi, parmi les accidentés de la route. Dès lors, pour contraindre le gouvernement à prendre des mesures, à chercher réellement des éléments de contrôle, nous avons avancé une proposition, qui est, j'en conviens, davantage un incitant qu'une règle de droit, prévoyant que « le Roi détermine des éléments du contrôle permettant de constater si la personne conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage sous l'influence de drogue ou de médicaments ».

Cela signifie que le Roi, donc le gouvernement, doit prendre des mesures pour déterminer des modalités de contrôle. Il est trop facile de pénaliser celui qui a bu deux verres de bière, alors que celui qui est complètement à bout de souffle, parce que sous influence de barbituriques, passe à travers les mailles du fillet, simplement parce que l'on n'a eu ni l'envie, ni la volonté politique de rechercher des moyens de contrôle, soit techniques, soit scientifiques, soit tout simplement humains.

C'est dans le but de favoriser la recherche de ces moyens de contrôle que nous proposons cet amendement.

**M. le Président.** — Le vote sur les amendements et le vote sur l'article 15 sont réservés.

De stemming over de amendementen en de stemming over artikel 15 worden aangehouden.

Artikel 16 luidt :

**Art. 16.** Artikel 36 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Met gevangenisstraf van een maand tot twee jaar en met geldboete van 400 frank tot 5 000 frank of met een van die straffen alleen, wordt gestraft hij die, na een veroordeling met toepassing van artikel 34, § 2 of artikel 35, een van deze bepalingen binnen drie jaar opnieuw overtreedt. »

In geval van nieuwe herhaling binnen drie jaar na de tweede veroordeling, kunnen de hierboven bepaalde gevangenisstraffen en geldboeten worden verdubbeld. »

**Art. 16.** L'article 36 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 400 francs à 5 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque, après une condamnation par application de l'article 34, § 2 ou de l'article 35, commet dans les trois années, une nouvelle infraction à une de ces dispositions. »

En cas de nouvelle récidive dans les trois années depuis la deuxième condamnation, les peines d'emprisonnement et d'amende prévues ci-dessus peuvent être doublées. »

**MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent la suppression de cet article.**

*De heren Monfils, Clerdent en mevrouw Delruelle stellen voor dit artikel te doen vervallen.*

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, nous souhaitons revenir à l'ancien article 36 parce que nous estimons qu'ici également, les peines sont disproportionnées. En état de récidive, on peut arriver à quatre ans de prison, ce qui est une peine relativement lourde. Nous savons que la peur du gendarme est, chez M. Dehaene, l'élément ultime de son projet, mais, à mon avis, il exagère un peu.

A ce propos, je fais à nouveau référence à Montesquieu et plus précisément à un extrait de *L'Esprit des lois* selon lequel il était permis aux créanciers de couper en morceaux le débiteur insolvable, justifiant cette possibilité par son atrocité même qui empêchait qu'on empruntât au-delà de ses facultés. Voilà évidemment un bon système ! Pour empêcher qu'il ne boive, on peut évidemment couper la tête au consommateur ! M. Dehaene, lui, se contente d'emprisonner pendant quatre ans. J'estime qu'il n'y a plus dans ce pays, de hiérarchie des peines.

Je précise que je ne parle pas des conducteurs ayant provoqué des accidents en état d'ivresse, mais simplement de ceux ayant commis l'infraction de se trouver au volant en état d'ivresse. M. Dehaene aurait été bien inspiré de reprendre les dispositions de l'ancien article 36 qui permettaient déjà une grande sévérité en cas de récidive, mais qui n'aboutissaient pas à des peines disproportionnées.

**M. le Président.** — Le vote sur l'amendement et le vote sur l'article 16 sont réservés.

De stemming over het amendement en de stemming over artikel 16 worden aangehouden.

Artikel 17 luidt :

**Art. 17.** Artikel 37 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 37. Met gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met geldboete van 200 frank tot 2 000 frank, of met een van die straffen alleen, wordt gestraft :

1<sup>o</sup> Hij die een persoon, die duidelijke tekens van strafbare alcoholopname vertoont of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, aanzet of uitdaagt tot het besturen van een voertuig of een rijder of tot het begeleiden met het oog op de scholing ;

2<sup>o</sup> Hij die aan een persoon, die duidelijke tekens van strafbare alcoholopname vertoont of die zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 35, een voertuig toevertrouwt om te

besturen of om te begeleiden met het oog op de scholing of een rijder toevertrouwt.»

**Art. 17.** L'article 37 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 37. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs, ou d'une de ces peines seulement:

1° Quiconque incite ou provoque à conduire un véhicule ou une monture ou à accompagner en vue de l'apprentissage, une personne qui donne des signes évidents d'imprégnation alcoolique punissable ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35;

2° Quiconque confie un véhicule en vue de la conduite ou en vue de l'accompagnement pour l'apprentissage, ou une monture, à une personne qui donne des signes évidents d'imprégnation alcoolique punissable ou qui se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 35.»

MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement que voici:

« Au 1° et au 2° de l'article 37 proposé, supprimer les mots « qui donne des signes évidents d'imprégnation alcoolique punissable ou. »

« In het 1° en het 2° van het voorgestelde artikel 37 te doen vervallen de woorden « die duidelijk tekens van strafbare alcoholopname vertoont of. »

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, cet amendement fait suite à des discussions fort intéressantes qui ont eu lieu en commission, où j'ai demandé quelle était la définition de l'expression « imprégnation alcoolique ». Il m'a été répondu que c'était une intoxication alcoolique, mais aucune définition précise ne m'a été proposée. J'ai cependant appris que la notion d'imprégnation alcoolique donnerait éventuellement ouverture à sanction pénale si une personne en poussait une autre à conduire dans cet état.

Chacun sait ce qu'est l'ivresse, parce qu'il en existe une définition jurisprudentielle.

Si la définition de l'imprégnation alcoolique est, en fait, une réponse purement matérielle, c'est-à-dire la constatation de l'infraction dans laquelle on se trouve à raison de la présence d'un taux d'alcool de 0,5 pour mille dans le sang, je prétends qu'il est pratiquement impossible à une personne de déceler chez une autre des signes évidents d'imprégnation alcoolique.

Imaginez que vous vous trouviez dans un restaurant ou dans un bar, votre voiture est en panne et vous demandez à un ami de vous reconduire chez vous. Vous ne savez pas ce que cet ami a bu et s'il est ou non en état d'imprégnation alcoolique, mais vous êtes, en tout cas, punissable parce que vous l'avez incité à vous ramener chez vous. C'est totalement absurde! Supprimons ce genre de définition et restons-en à la définition de l'ivresse. Il est facile de voir quand une personne est ivre. Elle ne tient plus debout, elle a une démarche désordonnée, une diction difficile et toute une série d'éléments montrent qu'elle est manifestement ivre. On peut donc l'inciter à ne pas boire davantage ou à ne pas prendre sa voiture, mais il est impossible de déceler qu'une personne ayant bu deux verres se trouve en état d'imprégnation alcoolique.

Par conséquent, l'article 37, qui punit d'une peine celui qui aurait incité à conduire une personne se trouvant en état d'imprégnation alcoolique, risque d'aboutir à des mécomptes. Pour cette raison, je propose de supprimer cette définition qui n'a aucun sens.

Je me permets encore d'ennuyer M. Dehaene avec une citation de Montesquieu et je l'invite à la méditer en vue de la troisième phase de la réforme de l'Etat: « Lorsque, dans une loi, on a bien

fixé les idées des choses, il ne faut point revenir à des expressions vagues. »

C'est tout à fait justifié. On sait ce qu'est l'ivresse, mais parler d'imprégnation alcoolique, c'est en revenir à des expressions vagues. Ce n'est pas ainsi que l'on élabore des lois qui ont de l'esprit.

## REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

### ORDRE DES TRAVAUX

**De Voorzitter.** — Collega's, ik raadpleeg even de Senaar. Wij zijn nu aan artikel 18. Er zijn er nog een hele reeks met amendementen. Voor punt 4 van onze agenda hebben zich voor minstens één uur sprekers ingeschreven, en ook bij dat ontwerp zijn er verscheidene amendementen die eventueel moeten worden besproken. Mijn voorstel is daarom de beraadslaging over punt 4, de wijziging van het koninklijk besluit nr. 78 van 10 november 1967 betreffende de geneeskunde, tot morgen uit te stellen. Kan de Senaat daarmee instemmen?

Het woord is aan de heer Arts.

**De heer Arts.** — Mijnheer de Voorzitter, ik wil hiermede zeker instemmen, maar ik wijs erop dat er morgen een belangrijke vergadering van de commissie voor de Justitie plaatsheeft waaraan ik eveneens wens deel te nemen.

Als men hiermee rekening houdt, zodat ik ook hier aan het debat kan deelnemen, zal ik mij daarin schikken.

**De Voorzitter.** — Mijnheer Arts, ik ben ervan overtuigd dat u deze fysieke onmogelijkheid om op twee plaatsen te zijn op de gewone manier zult kunnen oplossen.

Kan de vergadering akkoord gaan om punt 4 tot morgen uit te stellen? Het zou dan om 10 uur aan de orde komen.

Le Sénat est-il d'accord de reporter la discussion du point 4 à demain matin? (*Assentiment.*)

Dan is hiertoe besloten.

Il en sera donc ainsi.

## HERVATTING VAN DE BERAADSLAGING

### REPRISE DE LA DISCUSSION

**De Voorzitter.** — Wij hervatten de beraadslaging.

Nous reprenons la discussion en cours.

Artikel 18 luidt:

**Art. 18.** Artikel 38 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juni 1975 en 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 38. § 1. De rechter kan het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken:

1° Indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 1, 34, § 2, of 35;

2° Indien hij veroordeelt wegens een verkeersongeval te wijten aan het persoonlijk toedoen van de dader en de veroordeling wordt uitgesproken wegens doding of verwonding;

3° Indien hij veroordeelt wegens een van de zware overtredingen bedoeld in artikel 29;

4° Indien hij veroordeelt wegens enige overtreding van deze wet en van de reglementen uitgevaardigd ter uitvoering ervan en de schuldige binnen het jaar vóór de overtreding driemaal hieromtrent werd veroordeeld;

5° Indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 30, § 1 of 48, § 2°;

De vervallenverklaringen uitgesproken krachtens deze paragraaf bedragen ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar;

zij kunnen evenwel uitgesproken worden voor een periode van meer dan vijf jaar of voorgoed indien de schuldige binnen de drie jaar vóór de overtredingen bedoeld in 1° en 5°, veroordeeld is wegens een van deze overtredingen.

§ 2. De rechter moet het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken, voor een duur van acht dagen of meer, of voorgoed, indien hij veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33, § 2 of 48, 1°.

§ 3. De rechter kan het herstel in het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor een of meer van de hiernavermelde onderzoeken :

- 1° Een theoretisch onderzoek;
- 2° Een praktisch onderzoek;
- 3° Een geneeskundig onderzoek;
- 4° Een psychologisch onderzoek.

De onderzoeken bedoeld in deze paragraaf zijn niet van toepassing op de houders van een buitenlands rijbewijs die niet voldoen aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen. »

**Art. 18.** L'article 38 de la même loi, modifié par les lois des 9 juin 1975 et 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 38. § 1<sup>er</sup>. Le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur :

1° S'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 1<sup>er</sup>, 34, § 2, ou 35;

2° S'il condamne du chef d'accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur et que la condamnation est infligée pour cause d'homicide ou de blessures;

3° S'il condamne du chef d'une des infractions graves visées à l'article 29;

4° S'il condamne du chef d'une infraction quelconque à la présente loi et aux règlements pris en exécution de celle-ci et que, dans l'année précédant l'infraction, le coupable a encouru trois condamnations dudit chef;

5° S'il condamne du chef d'infraction aux articles 30, § 1<sup>er</sup>, ou 48, 2°;

Les déchéances prononcées en vertu du présent paragraphe seront de huit jours au moins et de cinq ans au plus; elles peuvent toutefois être prononcées pour une période supérieure à cinq ans ou à titre définitif, si, dans les trois ans précédant les infractions visées au 1° et au 5°, le coupable a encouru une condamnation du chef d'une de ces infractions.

§ 2. Le juge doit prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur, pour une durée de huit jours ou plus, ou à titre définitif, s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33, § 2 ou 48, 1°.

§ 3. Le juge peut subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la condition d'avoir satisfait à un ou plusieurs des examens cités ci-après :

- 1° Un examen théorique;
- 2° Un examen pratique;
- 3° Un examen médical;
- 4° Un examen psychologique.

Les examens prévus par le présent paragraphe ne sont pas applicables aux titulaires d'un permis de conduire étranger qui ne répondent pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge. »

De heer Vandermarliere stelt volgend amendement voor :

« In het voorgesteld artikel 38, § 2, het woord « moet » te vervangen door het woord « kan. »

« A l'article 38, § 2, proposé, remplacer le mot « doit » par le mot « peut... »

De stemming over het amendement en de stemming over artikel 18 worden aangehouden.

Le vote sur l'amendement et le vote sur l'article 18 sont réservés.

**Art. 19.** Artikel 41 van dezelfde wet wordt opgeheven.

**Art. 19.** L'article 41 de la même loi est abrogé.

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 20.** In artikel 42 van dezelfde wet worden de woorden « voertuig of een luchtschip of tot het geleiden van een rijdier » vervangen door « motorvoertuig ».

**Art. 20.** A l'article 42 de la même loi, les mots « un véhicule, un aéronef ou une monture » sont remplacés par les mots « un véhicule à moteur ».

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 21.** Artikel 44 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 44. Hij die wegens lichamelijke ongeschiktheid van het recht tot sturen vervallen is verklaard, kan, indien aan zijn ongeschiktheid een einde is gekomen, van dit verval ontheven worden volgens de nadere regels door de Koning bepaald. »

**Art. 21.** L'article 44 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 44. Celui qui a été déchu du droit de conduire pour incapacité physique peut être relevé de sa déchéance, lorsque son incapacité a pris fin, selon les modalités déterminées par le Roi. »

— Aangenomen.

Adopté.

**De Voorzitter.** — Artikel 22 luidt :

**Art. 22.** Artikel 45 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 45. De rechter kan het verval van het recht tot sturen beperken tot de categorieën van voertuigen die hij aangeeft overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning krachtens artikel 26.

Het verval moet ten minste betrekking hebben op de categorie van voertuigen waarmee de overtreding die aanleiding heeft gegeven tot het verval, werd begaan. »

**Art. 22.** L'article 45 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 45. Le juge peut limiter la déchéance du droit de conduire aux catégories de véhicules qu'il indique conformément aux dispositions arrêtées par le Roi en vertu de l'article 26.

La déchéance doit cependant s'appliquer au moins à la catégorie de véhicules avec laquelle l'infraction qui a donné lieu à la déchéance a été commise. »

De heer Vandermarliere stelt volgend amendement voor :

« Het voorgestelde artikel 45 te vervangen als volgt :

« Art. 45. De rechter kan het verval van het recht tot besturen beperken tot de categorieën van voertuigen die hij aangeeft, hetzij van dat verval ten hoogste één specifiek omschreven voertuig uitsluiten.

Hij kan de begin- en einddatum van het verval bepalen, alsmede of dit verval in een of meer periodes moet worden vastgesteld.

*In deze beide gevallen dient hij omstandig de uitzonderlijke redenen te vermelden, eigen aan de persoonlijke, familiale of professionele toestand van betrokkene.*

*Deze mogelijkheid geldt slechts in het geval de betrokken bestuurder nog nooit vervallen is verklaard van het recht tot sturen, behoudens de toepassing van artikel 55.»*

« Remplacer l'article 45 proposé par ce qui suit :

« Art. 45. Le juge peut limiter la déchéance du droit de conduire aux catégories de véhicules qu'il indique ou exclure de cette déchéance au plus un véhicule spécifiquement défini.

Il peut fixer la date à laquelle la déchéance prend cours et celle à laquelle elle se termine et décider si cette déchéance doit porter sur une ou plusieurs périodes.

Dans les deux cas, il doit détailler les raisons exceptionnelles propres à la situation personnelle, familiale ou professionnelle de l'intéressé.

Cette possibilité ne s'applique qu'au cas où le conducteur concerné n'a jamais été déchu du droit de conduire, sous réserve de l'application de l'article 55.»

MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement que voici :

« Compléter l'article 45 proposé par un troisième alinéa, rédigé comme suit :

« Le juge peut limiter la déchéance du droit de conduire aux jours et périodes qu'il détermine.»

« Het voorgestelde artikel 45 aan te vullen met een derde lid, luidende :

« De rechter kan het verval van het recht tot sturen beperken tot de dagen en de periodes die hij bepaalt.»

La parole est à M. Monfils.

M. Monfils. — Monsieur le Président, cet amendement est parallèle à celui de notre collègue Vandermarliere. On ne peut pas placer les automobilistes dans une situation plus difficile que celle de n'importe quel autre délinquant. On peut éventuellement condamner des personnes à purger leur peine le week-end, mais l'automobiliste dont la voiture constitue le gagne-pain — et Dieu sait s'ils sont nombreux! — est puni au-delà de ce qu'il mérite.

Pour deux infractions graves — deux fois trois points — l'automobiliste se voit retirer le permis ou doit suivre ce que j'appelle le « camp de rééducation ». S'il récidive, c'est le retrait automatique. J'estime que l'on pourrait accorder à ce malheureux contrevenant les mêmes facilités qu'aux autres délinquants.

Depuis quelques années, le Code pénal a connu toute une série d'améliorations, en ce sens, notamment, que les juges ont davantage de possibilités en matière de peines, de sursis, de suspensions, de probation, etc. Mais pour le conducteur en infraction, point de salut! Nous demandons un peu plus de générosité à son égard.

M. le Président. — Le vote sur les amendements et le vote sur l'article 22 sont réservés.

De stemming over de amendementen en de stemming over artikel 22 worden aangehouden.

Art. 23. Artikel 46 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 46. De Koning bepaalt de formaliteiten die moeten worden vervuld met betrekking tot de uitvoering van de vervalverklaringen van het recht tot sturen.»

Art. 23. L'article 46 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 46. Le Roi détermine les formalités qui doivent être accomplies en ce qui concerne l'exécution des déchéances du droit de conduire.»

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 24. In artikel 48 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, worden volgende wijzigingen aangebracht :

1° De woorden « acht dagen » worden vervangen door de woorden « vijftien dagen »;

2° Het 1° wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 1° Een motorvoertuig bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing, spijs het tegen hem uitgesproken verval of de opschorting van het recht tot sturen opgelegd overeenkomstig artikel 24, § 3 en § 5.»

3° In 2° worden in de Franse tekst de woorden « véhicule automoteur » vervangen door de woorden « véhicule à moteur ».

Art. 24. A l'article 48 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, sont apportées les modifications suivantes :

1° Les mots « huit jours » sont remplacés par les mots « quinze jours »;

2° Le 1° est remplacé par la disposition suivante :

« 1° Conduit un véhicule à moteur ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage en dépit de la déchéance prononcée contre lui ou de la suspension du droit de conduire imposée conformément à l'article 24, § 3 et § 5.»

3° Au 2°, les mots « véhicule automoteur » sont remplacés par les mots « véhicule à moteur ».

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 25. Artikel 49, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Hij die wetens een motorvoertuig voor het besturen of voor de begeleiding met het oog op de scholing, toevertrouwt aan een persoon die van het recht tot sturen vervallen is verklaard, wordt gestraft met een geldboete van 100 frank tot 1 000 frank.»

Art. 25. L'article 49, premier alinéa, de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Celui qui a sciemment confié un véhicule à moteur, en vue de la conduite ou en vue de l'accompagnement pour l'apprentissage, à une personne déchu de droit de conduire, est puni d'une amende de 100 francs à 1 000 francs.»

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 26. In artikel 51, 2°, van dezelfde wet worden de woorden « artikel 38, § 2 » vervangen door de woorden « artikel 38, § 1, 5° of § 2, wegens overtreding van artikel 48, 1° ».

Art. 26. A l'article 51, 2°, de la même loi, les mots « article 38, § 2 » sont remplacés par les mots « article 38, § 1<sup>er</sup>, 5° ou § 2, du chef d'infraction à l'article 48, 1° ».

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Artikel 27 luidt :

Art. 27. Artikel 55 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 55. Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs kan onmiddellijk ingetrokken worden :

1° In de gevallen bedoeld in artikel 60, §§ 3 en 4;

2° Indien de bestuurder de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken;

3° Indien het verkeersongeval, dat klaarblijkelijk aan een zware fout van de bestuurder te wijten is, aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt;

4° Indien de bestuurder of de persoon die hem begeleidt met het oog op de scholing, vervallen is verklaard van het recht tot het besturen van een motorvoertuig van de categorie van het voertuig dat hij gebruikt;

5° Indien de bestuurder een van de speciaal door de Koning aangewezen overtredingen bedoeld in artikel 29, heeft begaan.

Indien de bestuurder, in de gevallen bedoeld onder 1° of 4°, begeleid wordt met het oog op de scholing, kan het rijbewijs waarvan de begeleider houder is, onmiddellijk ingetrokken worden.

Onmiddellijke intrekking wordt bevolen door de procureur des Konings, of door de krijgsauditeur wanneer het misdrijf onder de bevoegdheid van de krijgsraad valt. Onmiddellijke intrekking kan echter alleen door de procureur-generaal bij het hof van beroep of door de auditeur-generaal bij het militair gerechtshof worden gelast indien de feiten tot de bevoegdheid van deze hoven behoren.

De bestuurder of de persoon die begeleidt, bedoeld in de bepalingen van het eerste lid, 1°, of in het tweede lid, is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs in te leveren op verzoek van de politie of van de rijkswacht, na vordering van het openbaar ministerie dat de intrekking heeft bevolen. Doet hij dit niet, dan mag dit openbaar ministerie het in beslag nemen van het document bevelen.

De politie of rijkswacht deelt aan de betrokkene mede welk openbaar ministerie de intrekking van het rijbewijs heeft bevolen.»

**Art. 27.** L'article 55 de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 29 février 1984, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 55. Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu peut être retiré immédiatement:

1° Dans les cas visés à l'article 60, §§ 3 et 4;

2° Si le conducteur a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles;

3° Si l'accident de roulage, apparemment imputable à la faute grave du conducteur, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort;

4° Si le conducteur ou la personne qui l'accompagne en vue de l'apprentissage est déchu du droit de conduire un véhicule à moteur de la catégorie du véhicule qu'il utilise;

5° Si le conducteur a commis une des infractions spécialement désignées par le Roi, visées à l'article 29.

Si, dans les cas visés par les dispositions reprises au 1° ou au 4°, le conducteur est accompagné d'une personne en vue de l'apprentissage, le permis de conduire dont celle-ci est titulaire peut être retiré immédiatement.

Le retrait immédiat est ordonné par le procureur du Roi, ou par l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du conseil de guerre. Il ne peut toutefois être ordonné que par le procureur général près la cour d'appel ou par l'auditeur général près la cour militaire lorsque les faits sont de la compétence d'une de ces cours.

Le conducteur ou la personne qui accompagne, visée par les dispositions reprises au premier alinéa, 1°, ou au deuxième alinéa, est tenu de remettre son permis de conduire ou le titre qui en tient lieu sur l'invitation qui lui en est faite par la police ou la gendarmerie, sur réquisition du ministère public qui a ordonné le retrait. A défaut, ce ministère public peut ordonner la saisie du document.

La police ou la gendarmerie communique à l'intéressé quel est le ministère public qui a ordonné le retrait.»

De heer Vandermarliere stelt volgend amendement voor:

« Het voorgestelde artikel 55 aan te vullen met de volgende leden:

« De intrekking geldt voor een duur van hoogstens acht dagen. Verlenging met een zelfde of andere termijn kan een of meer malen beslist worden door de politierechtbank van de plaats van het misdrijf, op vordering van de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie, op straffe van verval, uiterlijk de derde dag na deze der feiten, of, in voorkomend geval, uiterlijk de derde dag vóór de laatste dag van de verlengde termijn.

De dagvaardingstermijn is dezelfde als in kort geding.

In het geval van dagvaarding tot verlenging of nieuwe verlening, blijft het rijbewijs ingetrokken tot en met de dag van de behandeling der betreffende vordering, welke op de eerst nuttige zitting der politierechtbank plaatsgrijpt.

Het vonnis wordt uitgesproken uiterlijk op het einde van de betreffende zitting.

De gedaagde bestuurder dient persoonlijk aanwezig te zijn ter zitting, en kan zich niet laten vertegenwoordigen, behalve met toelating van de rechtbank in het geval hij aantoonde dat het hem onmogelijk is te verschijnen. Hij wordt gehoord.

Behandeling der zaak kan slechts uitgesteld worden op verzoek van de gedaagde bestuurder zelf, in welk geval het rijbewijs ingetrokken blijft tot en met de dag der uitgestelde behandeling.

De rechter kan de verlenging van de intrekking bevelen, met de modaliteiten, overeenkomstig zijn bevoegdheid, geregeld door artikel 45.

Zijn vonnis is vatbaar voor hoger beroep, met dagvaarding zoals in kort geding.

In geval van hoger beroep van het openbaar ministerie, tegen een vonnis dat de verlenging der intrekking weigert, blijft het rijbewijs ingetrokken, tot en met de dag der behandeling der zaak in hoger beroep.

De zaak wordt behandeld in hoger beroep op de betreffende inleidingszitting, uiterlijk op het einde waarvan de uitspraak volgt, behoudens het uitstel op verzoek van de bestuurder, met verlenging der schorsing zoals hierboven bepaald.»

« Compléter l'article 55 proposé par ce qui suit:

« La période de retrait ne peut excéder huit jours. Une prorogation d'une durée identique ou différente peut être prononcée une ou plusieurs fois par le tribunal de police du lieu de l'infraction, sur requête de l'officier compétent du ministère public, qui, à peine de nullité, cite à cet effet le conducteur concerné, au plus tard le troisième jour qui suit celui des faits, ou, le cas échéant, au plus tard le troisième jour qui précède le dernier jour de la prorogation.

Le délai de citation est le même qu'en référé.

En cas de citation en vue d'une prorogation ou d'une nouvelle prorogation, le retrait du permis de conduire reste effectif jusques et y compris le jour de l'instruction de la requête susvisée, qui a lieu lors de la première audience utile du tribunal de police.

Le jugement est prononcé au plus tard à la fin de ladite audience.

Le conducteur cité doit comparaître en personne à l'audience et ne peut se faire représenter, sauf, moyennant autorisation du tribunal, dans le cas où il apporte la preuve qu'il lui est impossible de comparaître. Il est entendu.

L'examen de l'affaire ne peut être reporté qu'à la demande du conducteur cité lui-même, auquel cas le retrait du permis de conduire reste effectif jusques et y compris le jour dudit examen.

Le juge peut ordonner la prorogation du retrait en l'assortissant, conformément à son pouvoir, des modalités visées à l'article 45.

Son jugement est susceptible d'appel, avec citation comme en référé.

En cas d'appel du ministère public contre un jugement refusant la prorogation du retrait, le retrait du permis de conduire

*reste effectif jusques et y compris le jour de l'examen de l'affaire en appel.*

*L'affaire sera instruite en degré d'appel au cours de l'audience d'introduction et le jugement sera rendu au plus tard à la fin de celle-ci, sauf remise accordée à la requête du conducteur, avec prolongation de la suspension comme prévu ci-dessus.*

De stemming over het amendement en de stemming over artikel 27 worden aangehouden.

Le vote sur l'amendement et le vote sur l'article 27 sont réservés.

Artikel 28 luidt:

Art. 28. Artikel 56 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 56. Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs mag door het openbaar ministerie dat de intrekking ervan heeft bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de houder, teruggegeven worden.

Het moet worden teruggegeven:

1° Na 15 dagen, tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen, deze termijn met een nieuwe periode van 15 dagen verlengt na de betrokkene of zijn raadsman, op zijn verzoek, voorafgaandelijk te hebben gehoord; deze beslissing kan eenmaal hernieuwd worden;

2° Indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt;

3° Indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen, het grondgebied verlaat. »

Art. 28. L'article 56 de la même loi, modifié par les lois des 9 juillet 1976 et 29 février 1984, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 56. Le permis de conduire ou le document qui en tient lieu peut être restitué par le ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du titulaire.

Il est obligatoirement restitué:

1° Après 15 jours, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période de 15 jours, l'intéressé ou son conseil étant à sa demande préalablement entendu; cette décision peut être renouvelée une fois;

2° Lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire;

3° Lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire. »

De heer Vandermarliere stelt volgend amendement voor:

« In het voorgestelde artikel 56, 1°, de woorden volgend op « na 15 dagen » te doen vervallen. »

« Au 1° de l'article 56 proposé, supprimer les mots qui suivent « après 15 jours. »

De heer Vandermarliere stelt ook volgende subsidiaire amendementen voor:

« A. Het 1° van het voorgestelde artikel 56 te vervangen als volgt:

« 1° Na 8 dagen, tenzij in het geval van dagvaarding tot verlenging van de betrokken bestuurder voor de politierechter; »

« B. Het 2° van het voorgestelde artikel 56 aan te vullen als volgt:

« Of indien hij geen verlenging of geen nieuwe verlenging van de intrekking toestaat; »

« A. Remplacer le 1° de l'article 56 proposé par ce qui suit:

« 1° Après 8 jours, sauf en cas de citation de l'intéressé devant le juge de police en vue de la prorogation de ce délai; »

« B. Compléter l'article 56, 2°, par ce qui suit:

« Ou lorsque le juge n'autorise aucune prolongation ou aucune nouvelle prolongation du retrait; »

De stemming over de amendementen en de stemming over artikel 28 worden aangehouden.

Le vote sur les amendements et le vote sur l'article 28 sont réservés.

Art. 29. Het opschrift van hoofdstuk IX van titel IV van dezelfde wet wordt vervangen door het volgende opschrift:

« Hoofdstuk IX. — Alcoholopname: ademtest, ademanalyse en tijdelijk verbod tot sturen »

Art. 29. L'intitulé du chapitre IX du titre IV de la même loi est remplacé par l'intitulé suivant:

« Chapitre IX. — Imprégnation alcoolique: test de l'haleine et interdiction temporaire de conduire »

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Artikel 30 luidt:

Art. 30. Artikel 59 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 59. § 1. De officieren van gerechtelijke politie die hulpofficier zijn van de procureur des Konings en van de krijgs-auditeur, het personeel van de rijkswacht alsook de ambtenaren en beamtenden van de gemeentepolitie kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van de alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft:

1° Aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft kunnen veroorzaken, zelfs indien hij het slachtoffer ervan is;

2° Aan ieder die op een openbare plaats een voertuig of een rijdier bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing;

3° Aan ieder die aanstalten maakt om op een openbare plaats een voertuig of een rijdier te besturen.

§ 2. De overheidsagenten bedoeld in § 1 kunnen in dezelfde omstandigheden, zonder voorafgaande ademtest, een ademanalyse opleggen, die erin bestaat te blazen in een toestel dat de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht meet.

§ 3. Op verzoek van de in § 1, 1° en 2°, bedoelde personen aan wie een ademanalyse werd opgelegd, wordt onmiddellijk een tweede analyse uitgevoerd en, indien het verschil tussen deze twee resultaten meer bedraagt dan de door de Koning bepaalde nauwkeurigheidsvorschriften, een derde analyse.

Indien het eventuele verschil tussen twee van deze resultaten niet meer bedraagt dan de hierboven bepaalde nauwkeurigheidsvorschriften, wordt het laagste resultaat in aanmerking genomen.

Indien het verschil groter is, wordt de ademanalyse als niet uitgevoerd beschouwd.

§ 4. De toestellen gebruikt voor de ademtest en voor de ademanalyse moeten gehomologeerd zijn, op kosten van de fabrikanten, invoerders of verdelers die de homologatie aanvragen, overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning die bovendien bijzondere gebruiksmodaliteiten van deze toestellen kan vaststellen. »

Art. 30. L'article 59 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 59. § 1<sup>er</sup>. Les officiers de police judiciaire auxiliaires du procureur du Roi et de l'auditeur militaire, le personnel de la gendarmerie ainsi que les fonctionnaires et agents de la police

communale peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré :

1° A l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même si elle en est la victime;

2° A toute personne qui, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage;

3° A toute personne qui, dans un lieu public, s'apprête à conduire un véhicule ou une monture.

§ 2. Les agents de l'autorité visés au § 1<sup>er</sup> peuvent, dans les mêmes circonstances, imposer, sans test de l'haleine préalable, une analyse de l'haleine consistant à souffler dans un appareil qui mesure la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré.

§ 3. A la demande des personnes visées au § 1<sup>er</sup>, 1° et 2°, à qui une analyse de l'haleine a été imposée, il est procédé immédiatement à une deuxième analyse et, si la différence entre ces deux résultats est supérieure aux prescriptions en matière de précision arrêtées par le Roi, à une troisième analyse.

Si la différence éventuelle entre deux de ces résultats n'est pas supérieure aux prescriptions en matière de précision ci-avant, il est tenu compte du résultat le plus bas.

Si la différence est supérieure, il est considéré qu'il n'a pu être procédé à l'analyse de l'haleine.

§ 4. Les appareils utilisés pour le test de l'haleine et pour l'analyse de l'haleine doivent être homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'homologation, conformément aux dispositions arrêtées par le Roi, qui peut en outre fixer des modalités particulières d'utilisation de ces appareils. »

De heer Vandermarliere stelt volgend amendement voor :

« Paragraaf 1 van het voorgestelde artikel 59 te vervangen als volgt :

« § 1. Alle officieren van gerechtelijke politie, de leden van de rijkswacht, alsook de leden van de gemeentepolitie kunnen een ademtest opleggen die erin bestaat te blazen in een toestel dat het niveau van alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeeft : ... »

« Remplacer le § 1<sup>er</sup> de l'article 59 proposé par ce qui suit :

« § 1<sup>er</sup>. Tous les officiers de police judiciaire, les membres de la gendarmerie ainsi que les membres de la police communale peuvent imposer un test de l'haleine qui consiste à souffler dans un appareil qui détecte le niveau d'imprégnation alcoolique dans l'air alvéolaire expiré. »

MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'amendement que voici :

« Au § 1<sup>er</sup>, 1°, de l'article 59 proposé, remplacer les mots « qui a pu contribuer » par les mots « qui a contribué. »

« In § 1, 1°, van het voorgestelde artikel 59, de woorden « die het mede heeft kunnen veroorzaken » te vervangen door de woorden « die het mede heeft veroorzaakt. »

La parole est à M. Monfils.

M. Monfils. — Monsieur le Président, j'avais interrogé M. Dehaene à ce sujet car je trouvais anormal que l'on puisse imposer un test d'haleine à une personne présente sur le lieu de l'accident et qui aurait pu faire un geste qui aurait gêné le conducteur, lequel aurait dû le coup tamponné la voiture précédente.

Personne n'est ainsi à l'abri d'un contrôle éthylotest s'il se trouve sur le lieu de l'accident, avec les conséquences que cela suppose puisque la loi sur la répression de l'ivresse publique

existe toujours et qu'elle peut être appliquée à défaut de la loi en matière de circulation routière.

M. Dehaene a répondu qu'il s'agissait du même texte que celui de l'ancienne loi. Malheureusement quand M. Dehaene reprend l'ancienne loi, il a tort. Quand il la modifie, il a tort également, ce qui est assez gênant ! M. Dehaene aurait dû, en l'espèce, procéder à un toilettage du texte et indiquer « les personnes qui ont provoqué l'accident », car l'expression « a pu provoquer » peut aboutir à une situation caricaturale : soumettre au test de l'haleine la foule présente sur le lieu de l'accident !

Même si cela figurait dans l'ancienne législation, la rédaction d'un texte nouveau, ayant à la base une philosophie, aurait dû permettre de procéder à la toilette de textes dépassés ou dont l'interprétation extensive risquerait d'entraîner des désagréments pour le citoyen honnête.

M. le Président. — Le vote sur les amendements et le vote sur l'article 30 sont réservés.

De stemming over de amendementen en de stemming over artikel 30 worden aangehouden.

Art. 31. Artikel 60 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 60. § 1. Er wordt een ademanalyse verricht wanneer de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 2. Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of een rijder is verboden aan iedere persoon die een voertuig of een rijder bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van drie uren te rekenen vanaf de vaststelling :

1° Wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

2° Wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht aangeeft.

§ 3. Het besturen op een openbare plaats van een voertuig of van een rijder is verboden aan iedere persoon die een voertuig of een rijder bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, voor de duur van zes uren te rekenen vanaf de vaststelling :

1° Wanneer de ademanalyse een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet;

2° Wanneer de ademanalyse niet uitgevoerd kan worden en de ademtest een alcoholconcentratie aangeeft van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht;

3° In geval van weigering van de ademtest of van de ademanalyse.

§ 4. Wanneer, wegens een andere reden dan de weigering, noch de ademtest noch de ademanalyse kunnen worden uitgevoerd en de persoon die bestuurde, daartoe aanstalten maakte of een bestuurder begeleidde met het oog op de scholing, zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2 of in de toestand bedoeld in artikel 35, dan is het hem verboden voor de duur van zes uren, te rekenen vanaf de vaststelling, op een openbare plaats een voertuig of een rijder te besturen of een bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing.

§ 5. Vooral eer aan de persoon wordt toegestaan opnieuw een voertuig of een rijder op een openbare plaats te besturen of de bestuurder te begeleiden met het oog op de scholing, wordt hem, in de gevallen bedoeld onder de §§ 3 en 4, een nieuw ademanalyse of ademtest opgelegd.

In het geval deze ademanalyse of ademtest een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht of in geval van weigering zich hieraan te onderwerpen, wordt het verbod tot sturen of tot begeleiden verlengd

met een periode van zes uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse of de ademtest of de weigering.

In het geval evenwel deze ademanalyse of ademtest een alcoholconcentratie meet van ten minste 0,22 milligram en minder dan 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht wordt het verbod tot sturen of begeleiden verlengd met een periode van drie uren, te rekenen vanaf de nieuwe ademanalyse of ademtest.

De artikelen 59, § 3, en 63 zijn niet van toepassing.

§ 6. De bepalingen van dit artikel doen geen afbreuk aan de toepassing van andere wettelijke bepalingen betreffende de beteugeling van de openbare dronkenschap.

§ 7. De overheidsagenten in artikel 59, § 1, belast met de toepassing van dit artikel. »

Art. 31. L'article 60 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 60. § 1<sup>er</sup>. Il est procédé à une analyse de l'haleine lorsque le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 2. La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'appêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de trois heures à compter de la constatation :

1<sup>o</sup> Lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et inférieure à 0,35 milligramme;

2<sup>o</sup> Lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,22 milligramme et de moins de 0,35 milligramme.

§ 3. La conduite d'un véhicule ou d'une monture dans un lieu public est interdite à toute personne qui conduisait, s'appêtait à conduire un véhicule ou une monture ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage, pour une durée de six heures à compter de la constatation :

1<sup>o</sup> Lorsque l'analyse de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré;

2<sup>o</sup> Lorsqu'il ne peut être procédé à l'analyse de l'haleine et que le test de l'haleine détecte une concentration d'alcool, par litre d'air alvéolaire expiré, d'au moins 0,35 milligramme;

3<sup>o</sup> En cas de refus du test de l'haleine ou de l'analyse de l'haleine.

§ 4. Si, pour une raison autre que le refus, il ne peut être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que la personne qui conduisait, s'appêtait à conduire ou accompagnait un conducteur en vue de l'apprentissage se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2, ou dans l'état visé à l'article 35, il lui est interdit, pour une durée de six heures à compter de la constatation, de conduire un véhicule ou une monture dans un lieu public ou d'accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage.

§ 5. Avant que la personne ne soit autorisée à conduire à nouveau un véhicule ou une monture dans un lieu public ou à accompagner le conducteur en vue de l'apprentissage, une nouvelle analyse de l'haleine ou un nouveau test de l'haleine lui est imposé dans les cas visés aux §§ 3 et 4.

Au cas où cette analyse de l'haleine ou ce test de l'haleine mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligrammes par litre d'air alvéolaire expiré, ou en cas de refus de s'y soumettre, l'interdiction de conduire ou d'accompagner est prolongée pour une période de six heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du test de l'haleine ou du refus.

Toutefois, au cas où l'analyse de l'haleine ou le test de l'haleine mesure une concentration d'alcool par litre d'air alvéo-

laire expiré d'au moins 0,22 milligrammes et inférieure à 0,35 milligramme, l'interdiction de conduire ou d'accompagner est prolongée pour une période de trois heures à partir de la nouvelle analyse de l'haleine ou du test de l'haleine.

Les articles 59, § 3, et 63 ne sont pas d'application.

§ 6. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions légales relatives à la répression de l'ivresse publique.

§ 7. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1<sup>er</sup>, sont chargés de l'application du présent article. »

— Aangenen.

Adopté.

Art. 32. Artikel 61 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt aangevuld met het volgende lid :

« Na het verstrijken van de in artikel 60 bedoelde termijn wordt het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs niet teruggegeven indien artikel 55 wordt toegepast. »

Art. 32. L'article 61 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est complété par l'alinéa suivant :

« A l'expiration du délai visé à l'article 60, le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu n'est pas restitué lorsqu'il est fait application de l'article 55. »

— Aangenen.

Adopté.

M. le Président. — M. Vaes propose l'insertion d'un article 32bis (nouveau), libellé comme suit :

« Insérer un article 32bis (nouveau), rédigé comme suit :

« Art. 32bis. Dans l'article 62 de la même loi, les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'exécution de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci constatent les infractions à ces dispositions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire.

Ces constatations peuvent, même si le verbalisant n'était pas présent sur les lieux de l'infraction, être fondées sur des éléments de preuve matériels, tels que des photographies, fournies par des appareils fonctionnant automatiquement.

Ces appareils ne peuvent être utilisés que conformément aux modalités fixées par le Roi.

Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les huit jours de la constatation. »

« Een artikel 32bis (nieuw) in te voegen, luidend als volgt :

« Art. 32bis. In artikel 62 van dezelfde wet, worden het eerste en het tweede lid vervangen door de volgende bepalingen :

« De overheidsagenten die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de uitvoering van deze wet en van de ter uitvoering daarvan uitgevaardigde besluiten, stellen de overtredingen van deze bepalingen vast door processen-verbaal die bewijs opleveren zolang het tegendeel niet is bewezen.

Die vaststellingen mogen, zelfs als de verbalisant niet aanwezig was op de plaats van overtreding, steunen op materiële bewijsmiddelen, zoals foto's, die door automatisch werkende toestellen opgeleverd worden.

Deze toestellen mogen slechts worden aangewend volgens de nadere regels die door de Koning worden bepaald.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de overtreder gezonden binnen de acht dagen na de vaststelling. »

Le vote sur l'amendement est réservé.

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Artikel 33 luidt:

**Art. 33.** Artikel 63 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 63. § 1. De in artikel 59, § 1, bedoelde overheidsagenten moeten de in 1° en 2° van dezelfde paragraaf bedoelde personen verplichten een bloedmonster te laten nemen door een daartoe opgevoerde geneesheer:

1° In het geval de ademtest een alcoholgehalte van ten minste 0,22 milligram aangeeft per liter uitgeademde alveolaire lucht en een ademanalyse niet uitgevoerd kan worden;

2° In het geval noch de ademtest noch de ademanalyse uitgevoerd konden worden en betrokkene zich blijkbaar bevindt in de toestand bedoeld in artikel 34, § 2, of in de toestand bedoeld in artikel 35.

§ 2. De in artikel 59, § 1, bedoelde overheidsagenten moeten op verzoek van de personen bedoeld in 1° en 2° van dezelfde paragraaf en bij wijze van tegenexpertise een bloedmonster laten nemen van deze personen door een daartoe opgevoerde geneesheer, indien de ademanalyse, bekomen na toepassing van artikel 59, § 3, een alcoholconcentratie van ten minste 0,35 milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht meet.

§ 3. De kosten van het nemen van het monster en van de bloedanalyse komen ten laste van de onderzochte persoon, indien de overtreding bepaald in artikel 34, § 2, 1°, bewezen is. »

**Art. 33.** L'article 63 de la même loi, modifié par la loi du 9 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 63. § 1<sup>er</sup>. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1<sup>er</sup>, doivent imposer aux personnes visées aux 1° et 2° du même paragraphe, de subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet:

1° Au cas où le test de l'haleine décèle un taux d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré d'au moins 0,22 milligramme et qu'il ne peut être procédé à une analyse de l'haleine;

2° Au cas où il n'a pu être procédé ni au test de l'haleine ni à l'analyse de l'haleine et que l'intéressé se trouve apparemment dans l'état visé à l'article 34, § 2, ou dans l'état visé à l'article 35.

§ 2. Les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1<sup>er</sup>, font subir un prélèvement sanguin par un médecin requis à cet effet aux personnes visées aux 1° et 2° du même paragraphe, à la demande de celles-ci et à titre de contre-expertise, si l'analyse de l'haleine obtenue après application de l'article 59, § 3, mesure une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré.

§ 3. Les frais du prélèvement et de l'analyse du sang sont à charge de la personne examinée si l'infraction prévue à l'article 34, § 2, 1°, est établie. »

MM. Clerdent, Monfils et Mme Delruelle proposent l'amendement que voici:

« Au § 2 de l'article 63 proposé, remplacer les mots « 0,35 milligramme » par les mots « 0,22 milligramme. »

« In § 2 van het voorgestelde artikel 63, de woorden « 0,35 milligram » te vervangen door de woorden « 0,22 milligram. »

La parole est au baron Clerdent.

**M. le baron Clerdent.** — Monsieur le Président, quand j'ai déposé cet amendement, je croyais qu'il serait accepté avec reconnaissance par M. le ministre parce qu'il libérait le texte d'une monstruosité qui aurait excité la verve de Courteline!

De quoi s'agit-il? A partir de 0,8 pour mille, les appareils de contrôle de l'alcoolémie sont décrétés susceptibles d'erreurs.

Aussi prévoit-on un contrôle, une intervention médicale et une prise de sang.

Toutefois, en dessous de 0,8, le même appareil est décrété fiable et l'on ne prévoit pas de prise de sang.

De deux choses l'une: ou l'appareil est fiable ou il ne l'est pas. Or, il n'est pas fiable d'après les études qui ont été menées. Ainsi, sur 360 examens effectués en laboratoire, avec le personnel le plus qualifié, des candidats en parfaite santé, un étalonnage parfait, deux erreurs ont été relevées, soit une sur 180, ce qui, pour le cent quatre-vingtième, se révèle très important.

Je ne citerai pas le professeur que le ministre n'aime pas. J'ai le choix, il y en a d'autres! Ainsi, le professeur Scheppens de l'Université d'Anvers fait-il observer que le test de l'haleine ne tient pas compte du volume d'air expiré et ne peut donc donner que des résultats approximatifs.

Le docteur Hooft, de la KUL, qui a bien observé les instruments, dit qu'un appareil peut être constant aussi bien dans l'inexactitude que dans l'exactitude. Ainsi, dans le cas de l'inexactitude, on a beau répéter le test, on aboutit toujours à une inexactitude.

Dans ces conditions, je ne vois pas pourquoi l'on s'obstine — sinon pour éviter un retour du projet à la Chambre — à refuser cette garantie aux citoyens les moins coupables, ceux qui ont le taux d'alcoolémie le plus faible et qui ne réclameront pas sans raison l'examen sanguin puisque, en cas d'erreur, lorsque l'examen médical confirme le « diagnostic » de l'appareil, le coût de l'analyse et de l'expertise serait à leur charge.

Je veux bien que, dans un même texte, le Sénat dise que cet appareil est fiable et tout de suite après qu'il ne l'est pas. Mais j'estime personnellement que c'est une absurdité.

Je croyais rendre service à tous en évacuant un élément qui doit plus porter à rire qu'à inspirer confiance.

**M. le Président.** — M. Desmedt propose l'amendement que voici:

« Au § 2 de l'article 63 proposé, remplacer les mots « 0,35 milligramme » par les mots « 0,22 milligramme. »

« In § 2 van het voorgestelde artikel 63, de woorden « 0,35 milligram » te vervangen door de woorden « 0,22 milligram. »

La parole est à M. Desmedt.

**M. Desmedt.** — Monsieur le Président, mon texte est exactement le même que celui de M. Clerdent. Cela nous fera gagner du temps au moment des votes.

Je voudrais cependant ajouter une petite précision. Si le gouvernement admet la contre-expertise pour un taux dépassant 0,8 milligramme, c'est qu'il estime qu'elle peut être utile. Mais pour la refuser dans le cas de 0,5 milligramme à 0,8 milligramme, le ministre argumente que l'infraction est moins grave. Personnellement, j'estime que cette justification n'a pas de sens. En justice, on doit offrir les mêmes garanties à tous. J'admets que, pour le reste, M. le ministre a répondu à tout. Mais sur ce point précis, c'est vraiment l'arbitraire, et je lui demande de bien réfléchir.

**M. le Président.** — La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, je voudrais simplement dire un mot au sujet de cet amendement que j'ai contresigné avec M. Clerdent.

Comme l'a très bien dit M. Desmedt, le ministre a répondu qu'il s'agissait d'un compromis politique intervenu à la Chambre entre les tenants de la contre-expertise sanguine et ceux qui n'en voulaient pas. Cette affaire de la contre-expertise et de la différenciation dans les niveaux de contrôle est victime de ce que j'appellerai « le syndrome fouronnais ». Pourquoi?

Echanger Fourons contre Mouscron-Comines représentait un compromis politique. Mais ici, soyons sérieux; comme le disent

MM. Clerdent et Desmedt, dans le cas présent, il ne s'agit pas d'un compromis politique. Le critère auquel il faut se référer est celui de la fiabilité. Ou bien on supprime la contre-expertise dans les deux cas ou bien on la maintient. Mais sous prétexte de faire une fin et de trouver un accord entre les différents groupes de la majorité à la Chambre, dire que dans un cas on pourra recourir à la contre-expertise et dans l'autre non, ce n'est pas sérieux au niveau scientifique. Sur ce plan-là, l'argumentation du ministre est évidemment très faible.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Président, pour autant que ce soit nécessaire, je répéterai ce que j'ai déjà dit à la Chambre et dans mon exposé de tout à l'heure.

Tout d'abord, le point de départ est que l'analyse de l'haleine est fiable en soi. En fait, la contre-expertise n'est pas nécessaire. On a voulu introduire une garantie supplémentaire, sur laquelle j'ai d'ailleurs des doutes. Mais en soi, l'analyse de l'haleine est suffisante en tant que telle.

**M. le Président.** — La parole est à M. Desmedt.

**M. Desmedt.** — Ce n'est pas une réponse, monsieur le ministre. Puisque vous acceptez la contre-expertise au-dessus de 0,8 milligramme, pourquoi ne l'acceptez-vous pas pour la catégorie inférieure? Si vous aviez des doutes, il ne fallait l'accepter dans aucun cas. Mais la différence de traitement n'a pas de sens.

**M. le Président.** — Le vote sur les amendements et le vote sur l'article 33 sont réservés.

De stemming over de amendementen en de stemming over artikel 33 worden aangehouden.

MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent l'insertion d'un article 33bis (nouveau) libellé comme suit :

*« Insérer un article 33bis (nouveau) rédigé comme suit :*

*« Art. 33bis. En cas d'infraction à la présente loi, constatée par les tests et analyses visés aux articles 30, 31 et 33 du projet, les agents de l'autorité visés à l'article 59, § 1<sup>er</sup>, de la loi doivent informer le contrevenant des droits dont il bénéficie par application des mêmes articles.*

*Le Roi détermine les modalités de cette information. »*

*« Een artikel 33bis (nieuw) in te voegen, luidende :*

*« Art. 33bis. Bij overtreding van deze wet, vastgesteld door middel van de tests en analyses genoemd in de artikelen 30, 31 en 33 van het ontwerp, moeten overheidspersonen opgesomd in artikel 59, § 1, de overtreder in kennis stellen van de rechten waarover hij met toepassing van dezelfde artikelen beschikt. »*

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, je réclame quelques faibles droits pour le malheureux automobiliste pris en faute.

L'appareil répressif fonctionne, les appareils de contrôle aussi. On se précipite sur le pauvre délinquant et on constate qu'il a bu : il a un taux d'alcoolémie dépassant 0,5 ou 0,8 milligramme.

Je demande simplement qu'au moment de la première constatation d'infraction, on informe le citoyen de ses droits. Il n'est pas difficile d'avoir un peu d'imagination : deux heures du matin, une nuit sans lune, une rafle généralisée, le stress, la peur du gendarme, l'ignorance de l'intéressé du fait qu'il peut demander une expertise ou un nouveau test de l'haleine.

Une petite note, relativement simplifiée et reprenant les divers articles de loi, devrait être remise au contrevenant. Elle lui indiquerait ses droits et obligations, lui ferait connaître non seulement les peines financières qu'il encourt, mais aussi les

divers moyens d'expertise et de contre-expertise mis à sa disposition. Après réflexion, je préfère cette méthode à la simple promesse que l'agent verbalisant expliquera à l'intéressé quels sont ses droits.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Monsieur le Président, il entre dans mes intentions de régler le problème soulevé par M. Monfils dans les arrêtés d'application.

**M. le Président.** — Le vote sur l'amendement est réservé.

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

Artikel 34 luidt :

**Art. 34.** In artikel 65, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 29 februari 1984, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1<sup>o</sup> Het eerste lid wordt aangevuld door de volgende bepaling :

« In geval van overtreding van artikel 34, § 1, is het voorstel tot inning van een som volgens dezelfde voorwaarden verplicht. »

2<sup>o</sup> Het tweede lid wordt aangevuld door de volgende bepaling :

« Evenwel, in geval van overtreding van artikel 34, § 1, is deze som gelijk aan de voor deze overtreding bepaalde minimumboete, vermeerderd met de opdecimen. »

**Art. 34.** A l'article 65, § 1<sup>er</sup>, de la même loi, modifié par la loi du 29 février 1984, sont apportées les modifications suivantes :

1<sup>o</sup> L'alinéa 1<sup>er</sup> est complété par la disposition suivante :

« En cas d'infraction à l'article 34, § 1<sup>er</sup>, la proposition de paiement d'une somme est obligatoire selon les mêmes conditions. »

2<sup>o</sup> L'alinéa 2 est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, en cas d'infraction à l'article 34, § 1<sup>er</sup>, cette somme est égale à l'amende minimale prévue pour cette infraction, majorée des décimes additionnels. »

MM. Monfils, Clerdent et Mme Delruelle proposent la suppression de cet article.

De heren Monfils, Clerdent en mevrouw Delruelle stellen voor dit artikel te doen vervallen.

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, cet amendement a été discuté en commission du Sénat, sa forme et sa justification n'étant pas convenables. Après réflexion, nous l'avons redéposé car nous estimons que la proposition de transaction obligatoire entre 0,5 et 0,8 pour mille constitue un piège supplémentaire pour l'automobiliste. Une fois de plus, on tend à lui faire croire que l'infraction est banale avec la présentation automatique de la transaction. Cependant, des conséquences administratives y sont attachées, qui réduisent le permis comme une peau de chagrin : on tire sur une maille et le tricot se défait. Il ne peut y avoir deux poids, deux mesures.

Une fois de plus, le parquet doit pouvoir effectuer son travail : ou bien il estime que le taux de 0,5 justifie une proposition de transaction, qu'elle soit ou non acceptée par l'intéressé, ou bien il considère que le contrevenant doit être poursuivi devant le tribunal. On ne peut pas empêcher la Justice de se montrer éventuellement — pourquoi pas? — plus sévère que les dispositions du projet de loi ne le prévoient dans certaines circonstances.

Les intentions gouvernementales sont ambiguës. Sans retrait automatique de points, je n'aurais jamais déposé cet amendement. Je me serais contenté de constater la sagesse de M. Dehaene si ce dernier avait considéré qu'une simple amende est suffisante lorsque le taux d'alcoolémie se situe entre 0,5 et 0,8. Il ne peut y avoir deux poids et deux mesures. Si le tribunal intervient, il se montrera très sévère lors du refus de la transac-

tion obligatoire. Ce « piège pour les automobilistes » justifie le dépôt de mon amendement.

**M. le Président.** — Le vote sur l'amendement et le vote sur l'article 34 sont réservés.

De stemming over het amendement en de stemming over artikel 34 worden aangehouden.

**Art. 35.** Artikel 68 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 68. De strafvordering die het gevolg is van een overtreding van deze alsmede van de ter uitvoering ervan vastgestelde besluiten, verjaart door verloop van een jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan; deze termijn bedraagt evenwel drie jaar te rekenen van de dag waarop de overtreding is begaan voor overtredingen van artikel 30, § 1, 33, 34, § 2 en 35. »

**Art. 35.** L'article 68 de la même loi, modifié par la loi du 9 juillet 1976, est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 68. L'action publique résultant d'une infraction à la présente loi ainsi qu'aux arrêtés pris en exécution de celle-ci est prescrite après un an révolu à compter du jour où l'infraction a été commise; ce délai est toutefois de trois ans, à dater du jour où l'infraction a été commise, pour les infractions aux articles 30, § 1<sup>er</sup>, 33, 34, § 2 et 35. »

— Aangenomen.  
Adopté.

**Art. 36.** In dezelfde wet wordt een titel VI toegevoegd die het artikel 69 omvat en als volgt luidt:

« Titre VI. — Allerlei bepalingen

**Art. 69.** De Koning bepaalt de nadere regels inzake schrapping van de vermeldingen betreffende de vervallen-verklaringen van het recht tot sturen die, krachtens vroegere wettelijke bepalingen, voorkomen op de identiteitskaarten, op de als zodanig geldende bewijzen alsook op de rijbewijzen. »

**Art. 36.** Un titre VI, comprenant l'article 69, rédigé comme suit, est ajouté à la même loi:

« Titre VI. — Dispositions diverses

**Art. 69.** Le Roi règle les modalités de radiation des mentions relatives aux déchéances du droit de conduire qui, en vertu de dispositions légales antérieures, figurent sur les cartes d'identité, les titres qui en tiennent lieu ainsi que les permis de conduire. »

— Aangenomen.  
Adopté.

**Hoofdstuk II.** — Bepalingen 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 veiligheidstoehoren moeten voldoen

**Art. 37.** In artikel 1, § 1, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoehoren moeten voldoen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1<sup>o</sup> De inleidende volzin wordt vervangen door de volgende bepaling:

« § 1. De Koning bepaalt: »;

2<sup>o</sup> Het tweede lid van dezelfde § 1 wordt vervangen door het volgende lid:

« Op voorstel van de minister die het vervoer te land onder zijn bevoegdheid heeft, kan de Koning de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen toevertrouwen aan instellingen die hiertoe door Hem erkend worden onder de door Hem gestelde voorwaarden; deze voorwaarden kunnen eveneens betrekking hebben op de regularisatie van hun exploitatievoorwaarden teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren en op hun bijdrage tot de financiering van

de door Hem aangeduide instelling, die als opdracht heeft de verkeersveiligheid te bevorderen; deze bijdrage mag niet meer bedragen dan 10 pct. van de totale netto ontvangsten welke voortvloeien uit de opdrachten die door de Koning aan deze instellingen zijn toevertrouwd. »

**Chapitre II.** — Dispositions modificatives 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

**Art. 37.** A l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup> 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, sont apportées les modifications suivantes:

1<sup>o</sup> La phrase liminaire est remplacée par la disposition suivante:

« § 1<sup>er</sup>. Le Roi arrête: »;

2<sup>o</sup> L'alinéa 2 du même § 1<sup>er</sup> est remplacé par l'alinéa suivant:

« Sur proposition du ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui, aux conditions qu'Il détermine; ces conditions peuvent également porter sur la régularisation de leurs conditions d'exploitation en vue d'assurer l'organisation de ce contrôle sur l'ensemble du territoire et sur leur contribution au financement de l'organisme désigné par Lui, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière; cette contribution ne peut dépasser 10 p.c. des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes. »

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 38.** Artikel 2 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Art. 2. § 1. De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de voertuigen, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoehoren, gelijkvormig zijn met het erkende of goedgekeurde type.

Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen die eventueel toepassing vinden. Deze maatregelen kunnen de intrekking van de goedkeuring omvatten die slechts uitgesproken mag worden na advies van een commissie van advies, die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de nijverheid, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

§ 2. De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de instellingen waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen is toevertrouwd, aan de opgelegde erkenningsvoorwaarden beantwoorden.

Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen, die eventueel toepassing vinden. Deze maatregelen, die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning, kunnen slechts genomen worden na advies van een commissie van advies die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

§ 3. De minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, kan voor de rechtbank van eerste aanleg een vordering instellen bij middel van een verzoekschrift ingediend op de wijze van het kort geding, ten einde het uit de handel en in voorkomend geval uit het verkeer nemen van de voertuigen, hun onderdelen en de veiligheidstoehoren te gelasten.

Er wordt uitspraak gedaan niettegenstaande elke vervolging uitgeoefend om reden van dezelfde feiten voor ieder ander rechtscollege.

De uitspraak is uitvoerbaar bij voorraad niettegenstaande elk verhaal en zonder borgtocht.»

Art. 38. L'article 2 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 2. § 1<sup>er</sup>. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les véhicules, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont conformes au type agréé ou homologué.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures peuvent comprendre le retrait de l'homologation, qui ne peut être prononcé qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et de l'industrie, dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 2. Le Roi arrête les règles du contrôle administratif permettant de vérifier si les organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules en circulation répondent aux conditions d'agrément imposées.

Il détermine à cette fin les mesures administratives éventuellement applicables. Ces mesures, qui peuvent consister en amendes administratives, dont le montant et les modalités sont fixés par Lui, ou comprendre le retrait de l'agrément, ne peuvent être prises qu'après avis d'une commission paritaire consultative composée de membres de l'administration et des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, dont le Roi fixe la composition et les règles de fonctionnement.

§ 3. Le ministre ayant les transports par terre dans ses attributions peut intenter, devant le tribunal de première instance, par voie de requête introduite selon les formes du référé, une action en vue d'ordonner le retrait de la vente et, éventuellement, de la circulation des véhicules, de leurs éléments et des accessoires de sécurité.

Il est statué sur la demande nonobstant toute poursuite exercée en raison des mêmes faits devant toute autre juridiction.

Le jugement est exécutoire par provision nonobstant tout recours et sans caution.»

La parole est à M. Monfils.

**M. Monfils.** — Monsieur le Président, je souhaiterais poser une question à M. Dehaene. En commission déjà, je l'avais interrogé à ce sujet: le ministre des Communications ayant les moyens de supprimer une série d'accessoires ou d'en réglementer l'utilisation, ne trouve-t-il pas opportun de faire retirer les petits volets placés par certains automobilistes sur la lucarne arrière de leur véhicule? En effet, ces accessoires constituent une entrave à la visibilité.

Ainsi que j'ai pu le constater parfois, c'est bien commode pour dissimuler les gendarmes, mais surtout très gênant pour l'automobiliste qui, soucieux d'anticiper les manœuvres, regarde à travers le pare-brise arrière de la voiture qui le précède afin de voir l'obstacle plus rapidement que s'il observait uniquement les réactions de l'automobiliste qui le précède. Ce serait une excellente idée, d'autant plus que cet accessoire ne diminue ni la chaleur ni l'intensité des rayons lumineux dans les voitures. C'est en tout cas un accessoire que je juge extrêmement dangereux et il serait bon, monsieur le Vice-Premier ministre, que vous demandiez aux spécialistes en sécurité routière ce qu'ils en pensent.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehaene, Vice-Premier ministre.

**M. Dehaene,** Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Je reconnais que ce problème mérite d'être étudié. En effet, les arguments dont vient de faire état M. Monfils sont à examiner.

**M. le Président.** — Je mets aux voix l'article 38.

Ik breng artikel 38 in stemming.

— Adopté.

Aangenomen.

**M. le Président.** — M. Vaes propose l'insertion d'un article 38bis (nouveau) libellé comme suit:

« Insérer un chapitre IIbis (nouveau), comprenant un article 38bis (nouveau), rédigé comme suit:

« Chapitre IIbis. — Disposition modificative de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

Art. 38bis. A l'article 11.1, premier alinéa, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, les mots « 60 km à l'heure » sont remplacés par les mots « 50 km à l'heure. »

« Een hoofdstuk IIbis (nieuw), bevattende een artikel 38bis (nieuw) in te voegen, luidende:

« Hoofdstuk IIbis. — Bepaling tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

Art. 38bis. In artikel 11.1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden de woorden « 60 km per uur » vervangen door de woorden « 50 km per uur. »

Le vote sur l'amendement est réservé.

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

**Hoofdstuk III.** — Bepaling betreffende de inwerkingtreding

Art. 39. De Koning bepaalt voor elke bepaling van deze wet de dag waarop ze in werking treedt.

**Chapitre III.** — Disposition fixant l'entrée en vigueur

Art. 39. Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

— Aangenomen.

Adopté.

**M. le Président.** — Il sera procédé ultérieurement aux votes réservés ainsi qu'au vote sur l'ensemble du projet de loi.

De aangehouden stemmingen en de stemming over het ontwerp van wet in zijn geheel hebben later plaats.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE EINDREGELING VAN DE BEGROTINGEN VAN DE DIENSTEN VAN ALGEMEEN BESTUUR VAN DE STAAT EN VAN INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT VAN HET JAAR 1984 OF VOORGAANDE JAREN

*Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen*

PROJET DE LOI CONTENANT LE REGLEMENT DEFINITIF DES BUDGETS DES SERVICES D'ADMINISTRATION GENERALE DE L'ETAT ET D'ORGANISMES D'INTERET PUBLIC POUR L'ANNEE 1984 OU POUR DES ANNEES ANTERIEURES

*Discussion générale et vote des articles*

**De Voorzitter.** — Wij vatten de bespreking aan van het ontwerp van wet houdende eindregeling van de begrotingen van de diensten van algemeen bestuur van de Staat en van instellingen van openbaar nut van het jaar 1984 of voorgaande jaren.

Nous abordons l'examen du projet de loi contenant le règlement définitif des budgets des services d'administration générale de l'Etat et d'organismes d'intérêt public pour l'année 1984 ou pour des années antérieures.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Daar niemand het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten en bespreken wij de artikelen van het ontwerp van wet.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de bespreking van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir documents nos 956-1 et 2, session 1989-1990, du Sénat de Belgique.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stukken nrs. 956-1 en 2, zitting 1989-1990 van de Belgische Senaat.)

De Voorzitter. — De artikelen van het ontwerp van wet luiden:

#### TITEL I. — Begrotingsjaar 1984

##### Hoofdstuk I. — Vastleggingen gedaan ter uitvoering van de begroting

##### § 1. Vaststelling van de vastleggingen

Artikel 1. De vastleggingen van uitgaven uitgevoerd ten laste van de kredieten van het begrotingsjaar 1984 belopen overeenkomstig de bijgaande tabel A, kolom 7, de som van 74 576 836 168 frank. Dit bedrag bevat:

- Lopende verrichtingen: 10 311 485 931 frank;
- Kapitaalverrichtingen: 64 265 350 237 frank.

#### TITRE 1<sup>er</sup>. — Année budgétaire 1984

##### Chapitre 1<sup>er</sup>. — Engagements effectués en exécution du budget

##### § 1<sup>er</sup>. Fixation des engagements

Article 1<sup>er</sup>. Les engagements de dépenses effectués à charge des crédits de l'année budgétaire 1984 s'élèvent d'après le tableau A ci-joint, colonne 7, à la somme de 74 576 836 168 francs, se décomposant comme suit:

- Opérations courantes: 10 311 485 931 francs;
- Opérations de capital: 64 265 350 237 francs.

— Aangenomen.

Adopté.

##### § 2. Vaststelling van de vastleggingskredieten

Art. 2. De vastleggingskredieten beschikbaar ten behoeve van de ministeriële departementen voor de vastleggingen van het begrotingsjaar 1984 belopen in totaal 147 090 570 249 frank (tabel A, kolom 6), onder te verdelen in:

- Lopende uitgaven: 43 204 364 268 frank;
- Kapitaaluitgaven: 103 886 205 981 frank.

Dit bedrag bevat:

	Lopende verrichtingen	Kapitaal- verrichtingen
1 <sup>o</sup> Oorspronkelijke vastleggingskredieten toegestaan bij de begrotingswetten . . . F	27 518 900 000	71 389 800 000
2 <sup>o</sup> De aanpassing van de kredieten:		
— Verhogingen . . .	215 700 000	4 806 400 000

— Verminderingen	- 32 500 000	- 2 551 600 000
3 <sup>o</sup> De overgedragen kredieten van het begrotingsjaar 1983 naar 1984 bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963. . . .	15 502 264 268	30 241 605 981
<b>Totaal . F</b>	<b>43 204 364 268</b>	<b>103 886 205 981</b>

147 090 570 249

(tabel A, kolommen 2, 3, 4 en 5.)

#### § 2. Fixation des crédits d'engagement

Art. 2. Les crédits d'engagement dont les départements peuvent disposer pour les engagements de l'année budgétaire 1984 s'élèvent à 147 090 570 249 francs (tableau A, colonne 6), se décomposant comme suit:

- Opérations courantes: 43 204 364 268 francs;
- Opérations de capital: 103 886 205 981 francs.

Cette somme comprend:

	Opérations courantes	Opérations de capital
1 <sup>o</sup> Les crédits d'engagements primitifs alloués par les lois budgétaires. . . . F	27 518 900 000	71 389 800 000
2 <sup>o</sup> Les ajustements de crédits:		
— Augmentations	215 700 000	4 806 400 000
— Diminutions . . .	- 32 500 000	- 2 551 600 000
3 <sup>o</sup> Les reports de l'année 1983 à 1984 en vertu des articles 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963. . . . .	15 502 264 268	30 241 605 981
<b>Totaux . F</b>	<b>43 204 364 268</b>	<b>103 886 205 981</b>

147 090 570 249

(tableau A, colonnes 2, 3, 4 et 5.)

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. De in totaal voor het begrotingsjaar 1984 verleende vastleggingskredieten worden overeenkomstig tabel A, kolommen 9 en 10 verminderd met:

	Lopende verrichtingen	Kapitaal- verrichtingen
1 <sup>o</sup> Vastleggingskredieten die bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 naar het begrotingsjaar 1985 worden overgedragen . . . . . F	32 892 878 337	37 030 810 427
<b>Totaal . . . . F</b>	<b>69 923 688 764</b>	
2 <sup>o</sup> Beschikbaar gebleven en definitief geannuleerde vastleggingskredieten. . . F	—	2 590 045 317
<b>Totaal . . . . F</b>	<b>2 590 045 317</b>	

**Art. 3.** Le montant total des crédits d'engagement alloués pour l'année budgétaire 1984 est réduit, conformément au tableau A, colonnes 9 et 10 des :

	Opérations courantes	Opérations de capital
1 <sup>o</sup> Crédits d'engagement reportés à l'année budgétaire 1985 en application des articles 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963 . . . . . F	32 892 878 337	37 030 810 427
Total . . . . . F	69 923 688 764	
2 <sup>o</sup> Crédits d'engagement restés disponibles et annulés définitivement. . . . . F	—	2 590 045 317
Total . . . . . F	2 590 045 317	

— Aangenomen.  
 Adopté.

**Art. 4.** Ingevolge de bepalingen vervat in de bovengenoemde artikelen 2 en 3 worden de definitieve vastleggingskredieten van het begrotingsjaar 1984 vastgesteld op 74 576 836 168 frank, dit bedrag bevat :

- Lopende verrichtingen : 10 311 485 931 frank;
- Kapitaalverrichtingen : 64 265 350 237 frank.

Die sommen zijn gelijk aan de ten laste van het begrotingsjaar geboekte vastleggingen (tabel A, kolommen 7 en 11).

**Art. 4.** Par suite des dispositions contenues dans les articles 2 et 3 ci-dessus, les crédits d'engagement définitifs de l'année budgétaire 1984 sont fixés à 74 576 836 168 francs, montant se décomposant comme suit :

- Opérations courantes : 10 311 485 931 francs;
- Opérations de capital : 64 265 350 237 francs.

Ces sommes sont égales aux engagements enregistrés à charge de l'année budgétaire (tableau A, colonnes 7 et 11).

— Aangenomen.  
 Adopté.

**Hoofdstuk II.** — Ontvangsten en uitgaven gedaan ter uitvoering van de begroting

§ 1. Vaststelling van de ontvangsten

**Art. 5.** De op het begrotingsjaar 1984 ten behoeve van de Staat vastgestelde rechten bedragen, overeenkomstig de bijgaande tabel B, kolom 3, de som van 1 812 941 876 602 frank.

Deze som is vastgesteld als volgt :

- Lopende ontvangsten : 1 438 090 261 792 frank;
- Kapitaalontvangsten : 4 362 248 530 frank;
- Opbrengst der leningen : 370 489 366 280 frank.

**Chapitre II.** — Recettes et dépenses effectuées en exécution du budget

§ 1<sup>er</sup>. Fixation des recettes

**Art. 5.** Les droits constatés au profit de l'Etat sur l'année budgétaire 1984, s'élèvent d'après le tableau B ci-annexé, colonne 3, à la somme de 1 812 941 876 602 francs.

Ce montant se subdivise comme suit :

- Recettes courantes : 1 438 090 261 792 francs;

- Recettes de capital : 4 362 248 530 francs;
  - Produit des emprunts : 370 489 366 280 francs.
- Aangenomen.  
 Adopté.

**Art. 6.** De op hetzelfde begrotingsjaar aangerekende ontvangsten worden vastgesteld op 1 684 368 368 384 frank.

Deze som is vastgesteld als volgt :

- Lopende ontvangsten : 1 310 921 403 708 frank;
- Kapitaalontvangsten : 2 957 598 396 frank;
- Opbrengst der leningen : 370 489 366 280 frank. (tabel B, kolom 4.)

**Art. 6.** Les recettes imputées sur la même année budgétaire sont fixées à 1 684 368 368 384 francs.

Ce montant se subdivise comme suit :

- Recettes courantes : 1 310 921 403 708 francs;
- Recettes de capital : 2 957 598 396 francs;
- Produit des emprunts : 370 489 366 280 francs. (tableau B, colonne 4.)

— Aangenomen.  
 Adopté.

**Art. 7.** De vastgestelde rechten nog te innen bij de afsluiting van het begrotingsjaar bedragen 128 573 508 218 frank.

Deze som wordt onderverdeeld als volgt :

- a) Geannuleerd of in onbepaald uitstel gebrachte rechten :
- Lopende ontvangsten . . . . . F 60 631 082
  - Kapitaalontvangsten . . . . . 188 384

Totaal . . . . . F 60 819 466

- b) Naar het volgende begrotingsjaar overgedragen rechten :
- Lopende ontvangsten . . . . . F 127 108 227 002
  - Kapitaalontvangsten . . . . . 1 404 461 750

Totaal . . . . . F 128 512 688 752

(tabel B, kolommen 5, 6 en 7.)

**Art. 7.** Les droits constatés restant à recouvrer à la clôture de l'année budgétaire s'élèvent à 128 573 508 218 francs.

Cette somme se décompose comme suit :

- a) Droits annulés ou portés en surséance indéfinie :
- Recettes courantes . . . . . F 60 631 082
  - Recettes de capital . . . . . 188 384

Total. . . . . F 60 819 466

- b) Droits reportés à l'année budgétaire suivante :
- Recettes courantes . . . . . F 127 108 227 002
  - Recettes courantes . . . . . 1 404 461 750

Total. . . . . F 128 512 688 752

(tableau B, colonnes 5, 6 et 7.)

— Aangenomen.  
 Adopté.

§ 2. Vaststelling van de uitgaven

**Art. 8.** De tijdens het begrotingsjaar 1984 aangerekende verrichtingen worden vastgesteld als volgt : (tabel C, kolommen 8, 9 en 10.)

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnances-kredieten
<b>A. Voor de lopende uitgaven :</b>		
1 <sup>o</sup> Prestaties van de vorige jaren . . . . . F	30 610 553 715	3 731 408 784
2 <sup>o</sup> Prestaties van het lopend jaar . . . . .	1 575 258 955 589	18 164 978 709
Totaal . . . . . F	1 605 869 509 304	21 896 387 493
Algemeen totaal. F	1 627 765 896 797	

B. Voor de kapitaaluitgaven:		
1° Prestaties van de vorige jaren . . . F	2 150 863 061	13 203 973 352
2° Prestaties van het lopend jaar . . .	111 442 195 487	39 520 303 121
Totaal . F	113 593 058 548	52 724 276 473
Algemeen totaal. F	166 317 335 021	
C. Voor de aflossingen van de rijksschuld:		
1° Prestaties van de vorige jaren . . . F	—	—
2° Prestaties van het lopend jaar . . .	82 536 526 653	—
Totaal . F	82 536 526 653	—
Algemeen totaal. F	82 536 526 653	
Algemeen totaal. F	1 801 999 094 505	74 620 663 966
	1 876 619 758 471	

## § 2. Fixation des dépenses

Art. 8. Les opérations imputées à charge de l'année budgétaire 1984 sont arrêtées comme suit:  
(tableau C, colonnes 8, 9 et 10.)

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnement
A. Pour les dépenses courantes:		
1° Prestations d'années antérieures . . . F	30 610 553 715	3 731 408 784
2° Prestations de l'année en cours . . .	1 575 258 955 589	18 164 978 709
Total . F	1 605 869 509 304	21 896 387 493
Total général . F	1 627 765 896 797	
B. Pour les dépenses de capital:		
1° Prestations d'années antérieures . . . F	2 150 863 061	13 203 973 352
2° Prestations de l'année en cours . . .	111 442 195 487	39 520 303 121
Total . F	113 593 058 548	52 724 276 473
Total général . F	166 317 335 021	
C. Pour l'amortissement de la dette publique:		
1° Prestations d'années antérieures . . . F	—	—
2° Prestations de l'année en cours . . .	82 536 526 653	—
Total . F	82 536 526 653	—
Total général . F	82 536 526 653	
Total général . F	1 801 999 094 505	74 620 663 966
	1 876 619 758 471	

— Aangenomen.  
Adopté.

## Art. 9

Niet-gesplitste kredieten	Ordonnanceskredieten
---------------------------	----------------------

De ten laste van het begrotingsjaar 1984 uitgevoerde betalingen, verantwoord of geregulariseerd belopen . . . . . F	1 765 523 704 632	74 591 634 535
F	1 840 115 339 167	

(tabel C, kolom 11.)

## Art. 9

Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnement
-----------------------	-----------------------

Les paiements effectués, justifiés ou régularisés à charge de l'année budgétaire 1984 s'établissent comme suit . . . . . F	1 765 523 704 632	74 591 634 535
F	1 840 115 339 167	

(tableau C, colonne 11.)

— Aangenomen.  
Adopté.

## Art. 10

Niet-gesplitste kredieten	Ordonnanceskredieten
---------------------------	----------------------

De ten laste van de begroting aangerekende betalingen waarvan bij toepassing van artikel 32 van de wet van 28 juni 1963, de verantwoording of de regularisatie naar een volgend jaar wordt verwezen, belopen F	36 475 389 873	29 029 431
F	36 504 419 304	

(tabel C, kolom 12, en D.)

## Art. 10

Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnement
-----------------------	-----------------------

Les paiements imputés à charge du budget et dont la justification est renvoyée à une année suivante en application de l'article 32 de la loi du 28 juin 1963 s'élèvent à . . . . . F	36 475 389 873	29 029 431
F	36 504 419 304	

(tableau C, colonne 12, et D.)

— Aangenomen.  
Adopté.

§ 3. Vaststelling van de betalingskredieten

Art. 11. De betalingskredieten geopend ten behoeve van de ministeriële departementen voor het begrotingsjaar 1984, belopen in totaal 2 056 882 445 294 frank (tabel C, kolom 7).

Dat bedrag omvat:

1° Een som van 1 929 454 400 000 betalingskredieten toegestaan bij de begrotingswetten, samengesteld als volgt:

a) Oorspronkelijke begroting (tabel C, kolom 3)

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancingskredieten
— Lopende verrichtingen . . . . . F	1 613 297 186 805	22 998 300 000
— Kapitaalverrichtingen	104 680 400 000	67 529 500 000
— Aflossingen van de rijksschuld . . . . .	101 991 513 195	—
<b>Totaal . F</b>	<b>1 819 969 100 000</b>	<b>90 527 800 000</b>

Algemeen totaal. F 1 910 496 900 000

b) Aanpassing van de kredieten (tabel C, kolom 4 en 5).

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancingskredieten
1° Verhogingen:		
— Lopende verrichtingen . . . . . F	26 113 900 000	1 157 800 000
— Kapitaalverrichtingen	9 979 500 000	2 825 500 000
— Aflossingen van de rijksschuld . . . . .	9 845 100 000	—
<b>Totaal . F</b>	<b>45 938 500 000</b>	<b>3 983 300 000</b>

Algemeen totaal. F 49 921 800 000

2° Verminderingen:

— Lopende verrichtingen . . . . . F	-25 183 600 000	—
— Kapitaalverrichtingen	-1 724 200 000	-2 719 600 000
— Aflossingen van de rijksschuld . . . . . F	-1 336 900 000	—
<b>Totaal . F</b>	<b>-28 244 700 000</b>	<b>-2 719 600 000</b>

Algemeen totaal. F -30 964 300 000

c) Overdrachten van betalingskredieten bij toepassing van de artikelen 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 op de rijkscomptabiliteit en van bijzondere wetsbepalingen:

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancingskredieten
— Lopende verrichtingen . . . . . F	60 144 778 692	1 931 538 385
— Kapitaalverrichtingen	16 768 739 139	34 154 098 005
— Aflossingen van de rijksschuld . . . . .	14 428 891 073	—
<b>Totaal . F</b>	<b>91 342 408 904</b>	<b>36 085 636 390</b>

Algemeen totaal. F 127 428 045 294

(tabel C, kolom 6.)

§ 3. Fixation des crédits de paiement

Art. 11. Les crédits de paiement ouverts aux départements ministériels pour l'année budgétaire 1984 s'élèvent au total à 2 056 882 445 294 francs (tableau C, colonne 7).

Ann. parl. Sénat de Belgique — Session ordinaire 1989-1990  
 Parlem. Hand. Belgische Senaat — Gewone zitting 1989-1990

Ce montant comprend:

1° Une somme de 1 929 454 400 000 crédits de paiements alloués par les lois budgétaires se décomposant comme suit:

a) Budgets primitifs (tableau C, colonne 3)

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Opérations courantes . . . . . F	1 613 297 186 805	22 998 300 000
— Opérations de capital	104 680 400 000	67 529 500 000
— Amortissement de la dette publique. . . . .	101 991 513 195	—
<b>Total . F</b>	<b>1 819 969 100 000</b>	<b>90 527 800 000</b>

Total général . F 1 910 496 900 000

b) Ajustement des crédits (tableau C, colonnes 4 et 5).

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
1° Augmentations:		
— Opérations courantes . . . . . F	26 113 900 000	1 157 800 000
— Opérations de capital	9 979 500 000	2 825 500 000
— Amortissement de la dette publique. . . . .	9 845 100 000	—
<b>Total . F</b>	<b>45 938 500 000</b>	<b>3 983 300 000</b>

Total général . F 49 921 800 000

2° Diminutions:

— Opérations courantes . . . . . F	-25 183 600 000	—
— Opérations de capital	-1 724 200 000	-2 719 600 000
— Amortissement de la dette publique. . . . . F	-1 336 900 000	—
<b>Total . F</b>	<b>-28 244 700 000</b>	<b>-2 719 600 000</b>

Total général . F -30 964 300 000

c) Reports de crédits de paiement en application des articles 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963 sur la comptabilité de l'État et en vertu de dispositions spéciales:

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Opérations courantes . . . . . F	60 144 778 692	1 931 538 385
— Opérations de capital	16 768 739 139	34 154 098 005
— Amortissement de la dette publique. . . . .	14 428 891 073	—
<b>Total . F</b>	<b>91 342 408 904</b>	<b>36 085 636 390</b>

Total général . F 127 428 045 294

(tableau C, colonne 6.)

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 12. Het bedrag van de voor het begrotingsjaar 1984 verleende betalingskredieten wordt verminderd met :

1° Niet-gebruikte betalingskredieten waarvan de overdracht geschiedt overeenkomstig de artikelen 17 en 18 van de wet van

28 juni 1963 en krachtens speciale wetsbepalingen, kredieten samengesteld als volgt:

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancingskredieten
— Lopende verrichtingen . . . . . F	57 126 008 109	4 180 250 892
— Kapitaalverrichtingen	12 737 439 196	46 888 017 853
— Aflossingen van de rijksschuld . . . .	28 913 600 832	—
<b>Totaal . . . . . F</b>	<b>98 777 048 137</b>	<b>51 068 268 745</b>

Algemeen totaal. F 149 845 316 882

2° Beschikbaar gebleven betalingskredieten die worden geannuleerd:

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancingskredieten
— Lopende verrichtingen . . . . . F	19 441 832 072	11 000 000
— Kapitaalverrichtingen	3 373 941 395	2 177 203 679
— Aflossingen van de rijksschuld . . . .	13 478 476 783	—
<b>Totaal . . . . . F</b>	<b>36 294 250 250</b>	<b>2 188 203 679</b>

Algemeen totaal. F 38 482 453 929

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancingskredieten
De overdrachten en annulaties van betalingskredieten bedragen . . . . . F	135 071 298 387	53 256 472 424

Totaal . . . . . F 188 327 770 811

(tabel C, kolommen 14 en 15.)

Art. 12. Le montant des crédits de paiement alloués pour l'année budgétaire 1984 est réduit:

1° Des crédits de paiement non utilisés dont le report a lieu en application des articles 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963 et en vertu de dispositions spéciales, crédits se décomposant comme suit:

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Opérations courantes . . . . . F	57 126 008 109	4 180 250 892
— Opérations de capital . . . . .	12 737 439 196	46 888 017 853
— Amortissement de la dette publique. . . .	28 913 600 832	—
<b>Total . . . . . F</b>	<b>98 777 048 137</b>	<b>51 068 268 745</b>

Total général . F 149 845 316 882

2° Des crédits de paiement restés disponibles et qui sont annulés:

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Opérations courantes . . . . . F	19 441 832 072	11 000 000
— Opérations de capital . . . . .	3 373 941 395	2 177 203 679
— Amortissement de la dette publique. . . .	13 478 476 783	—
<b>Total . . . . . F</b>	<b>36 294 250 250</b>	<b>2 188 203 679</b>

Total général . F 38 482 453 929

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
Les reports et annulations de crédits de paiement se montent à . . . . . F	135 071 298 387	53 256 472 424

Totaal . . . . . F 188 327 770 811

(tableau C, colonnes 14 et 15.)

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 13. Tot dekking van de uitgaven van het begrotingsjaar 1984 gedaan boven of buiten de kredieten uitgetrokken voor de dienst van de begrotingen, worden aanvullende kredieten toegekend als volgt:

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancingskredieten
— Lopende verrichtingen . . . . . F	8 065 083 988	—

Deze kredieten worden onderverdeeld zoals aangeduid in de tabellen C, kolom 13, en E.

Art. 13. Pour couvrir les dépenses de l'année budgétaire 1984 effectuées au-delà ou en l'absence des crédits ouverts pour le service des budgets, des crédits complémentaires sont alloués comme suit:

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Dépenses courantes F	8 065 083 988	—

Ces crédits sont répartis ainsi qu'indiqué aux tableaux C, colonne 13, et E.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 14. Ten gevolge van de bepalingen vervat in de artikelen 11, 12 en 13 worden de definitieve kredieten van het begrotingsjaar 1984 vastgesteld als volgt:

	Niet-gesplitste kredieten	Ordonnancingskredieten
— Lopende verrichtingen . . . . . F	1 605 869 509 304	21 896 387 493
— Kapitaalverrichtingen	113 593 058 548	52 724 276 473
— Aflossingen van de rijksschuld . . . .	82 536 526 653	—
<b>Totaal . . . . . F</b>	<b>1 801 999 094 505</b>	<b>74 620 663 966</b>

Algemeen totaal. F 1 876 619 758 471

Die som is gelijk aan de ten laste van het begrotingsjaar aangerekende verrichtingen volgens tabel C, kolom 16.

Art. 14. Par suite des dispositions contenues dans les articles 11, 12 et 13, les crédits définitifs de l'année budgétaire 1984 sont fixés comme suit:

	Crédits non dissociés	Crédits d'ordonnancement
— Dépenses courantes . . . . . F	1 605 869 509 304	21 896 387 493
— Dépenses de capital . . . . .	113 593 058 548	52 724 276 473
— Amortissements de la dette publique. . . .	82 536 526 653	—
<b>Total . . . . . F</b>	<b>1 801 999 094 505</b>	<b>74 620 663 966</b>

Total général . F 1 876 619 758 471

Ce montant est égal aux opérations imputées à charge de l'année budgétaire d'après le tableau C, colonne 16.

— Aangenomen.

Adopté.

#### § 4. Vaststelling van de algemene eindcijfers van de begroting van het begrotingsjaar 1984

Art. 15. De algemene eindcijfers van de begroting van het begrotingsjaar 1984 worden definitief vastgesteld als volgt:

A. Lopende verrichtingen:	
— Ontvangsten onder artikel 6 . . . . F	1 310 921 403 708
— Uitgaven onder artikel 8 . . . . .	1 627 765 896 797
<hr/>	
Tekort zoals blijkt uit bijgaande tabel F	F 316 844 493 089
B. Kapitaalverrichtingen:	
— Ontvangsten onder artikel 6 . . . . F	2 957 598 396
— Uitgaven onder artikel 8 . . . . .	166 317 335 021
<hr/>	
Tekort (tabel F) . . . . .	F 163 359 736 625
C. Verrichtingen der rijksschuld:	
— Ontvangsten: opbrengst der leningen onder artikel 6 . . . . .	F 370 489 366 280
— Uitgaven: aflossing van de rijksschuld onder artikel 8 . . . . .	82 536 526 653
<hr/>	
Ontvangstenexcedent (tabel F) . . . . F	287 952 839 627
D. Alle verrichtingen samen:	
— Ontvangsten . . . . .	F 1 684 368 368 384
— Uitgaven . . . . .	1 876 619 758 471
<hr/>	
Tekort voor het begrotingsjaar 1984 . . F	192 251 390 087
<hr/>	
Deze som komt in meerdering van het bedrag van de uitgaven geordonnanceerd boven de begrotingsmiddelen bij het afslui- ten van het begrotingsjaar 1983 . . . . F	
	1 560 826 062 669
	F 1 753 077 452 756
Deze laatste som zal naar de rekening van het begrotingsjaar 1985 worden overgedragen.	

§ 4. Fixation du résultat général du budget  
de l'année budgétaire 1984

Art. 15. Le résultat général du budget de l'année budgétaire 1984 est définitivement arrêté ainsi qu'il suit:

A. Opérations courantes:	
— Recettes fixées à l'article 6 . . . . F	1 310 921 403 708
— Dépenses fixées à l'article 8 . . . . .	1 627 765 896 797
<hr/>	
Excédent des dépenses tel qu'il apparaît au tableau F. . . . .	F 316 844 493 089
B. Opérations de capital:	
— Recettes fixées à l'article 6 . . . . F	2 957 598 396
— Dépenses fixées à l'article 8 . . . . .	166 317 335 021
<hr/>	
Excédent des dépenses (tableau F) . . . F	163 359 736 625
C. Opérations de la dette publique:	
— Recettes: produits d'emprunts à l'arti- cle 6 . . . . .	F 370 489 366 280
Dépenses: amortissements d'emprunts à l'article 8 . . . . .	82 536 526 653
<hr/>	
Excédent des recettes (tableau F). . . . F	287 952 839 627
D. Opérations réunies:	
— Recettes . . . . .	F 1 684 368 368 384
— Dépenses . . . . .	1 876 619 758 471
<hr/>	
Excédent de dépenses pour l'année budgé- taire 1984. . . . .	F 192 251 390 087
<hr/>	
Cette somme vient en augmentation du montant des dépenses ordonnancées au- delà des ressources budgétaires à la clôture de l'année budgétaire 1983, soit: . . . . F	
	1 560 826 062 669
	F 1 753 077 452 756

Cette dernière somme sera transférée au compte de l'année budgétaire 1985.

— Aangenomen.  
Adopté.

Hoofdstuk III. — Ontvangsten en uitgaven gedaan ter uitvoering van de afzonderlijke sectie van de begroting

Art. 16. De eindregeling van de afzonderlijke sectie van de begroting wordt door het jaar 1984 vastgesteld als volgt (tabel G):

1. Ontvangsten: 661 299 948 409 frank;
2. Uitgaven: 655 768 814 889 frank.

De verantwoordiging of regularisatie van een gedeelte van die uitgaven, groot 98 825 063 542 frank wordt, bij toepassing van artikel 32 van de wet van 28 juni 1963, naar een volgend jaar verwezen.

3. Ontvangstenexcedent: 5 531 133 520 frank.

Dit ontvangstenexcedent komt in meerdering van het overschot vastgesteld bij het afsluiten van het voorgaande begrotingsjaar groot: 57 772 333 617 frank.

Het aldus bekomen eindresultaat groot 63 303 467 137 frank is samengesteld uit een totaal van:

- Creditsaldi: 78 148 669 440 frank;
- Debetsaldi: 14 845 202 303 frank.

In die samenstelling wordt het overgedragen naar de rekening van het begrotingsjaar 1985.

Chapitre III. — Recettes et dépenses effectuées en exécution de la section particulière du budget

Art. 16. Le règlement définitif de la section particulière du budget de l'année 1984 est arrêté comme suit (tableau G):

1. Recettes: 661 299 948 409 francs;
2. Dépenses: 655 768 814 889 francs.

La justification ou de la régularisation d'une partie de ces dépenses s'élevant à 98 825 063 542 francs est renvoyée à une année suivante, en application de l'article 32 de la loi du 28 juin 1963.

3. Excédent des recettes: 5 531 133 520 francs.

Cet excédent de recettes vient en augmentation du solde existant à la clôture de l'année budgétaire précédente, soit: 57 772 333 617 francs.

Le résultat définitif ainsi obtenu, soit 63 303 467 137 francs se décompose en un total de:

- Soldes créditeurs: 78 148 669 440 francs;
- Soldes débiteurs: 14 845 202 303 francs.

Il est transféré, dans cette décomposition, au compte de l'année budgétaire 1985.

— Aangenomen.

Adopté.

TITEL II. — Verrichtingen gedaan ter uitvoering van de begrotingen der instellingen van openbaar nut van categorie A, opgesomd in artikel 1 van de wet van 16 maart 1954

Hoofdstuk I. — Vorige jaren

Art. 17. Jaar 1978

Wegenfonds

(Ingesteld bij de wet van 9 augustus 1955)

De eindregeling van de begroting van het Wegenfonds is, voor het beheersjaar 1978, vastgesteld als volgt:

## a) Vastleggingen

De vastleggingen die in de rekening, opgesteld onder het gezag van de minister van Openbare Werken, opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 15 van de wet van 11 mei 1978, houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1978 en gewijzigd door artikel 15 van de wet van 24 juli 1979 houdende aanpassing van die begroting . . . . . F	17 638 000 000
2° Overgedragen van het jaar 1977 . . . . .	12 571 300 023

Samen . . . . . F 30 209 300 023

Belopen de som van 17 637 799 391 frank zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K (kolom 5).

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 12 571 500 632 frank, worden naar het volgende beheersjaar overgedragen (zie tabel K, kolom 6).

## b) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in de genoemde rekening en die bepaald zijn bij artikel 15 van de bovengenoemde wet van 11 mei 1978, belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 3, de som van 167 653 591 977 frank.

## c) Uitgaven

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 15 van de bovengenoemde wet van 11 mei 1978 . . . . . F	86 445 343 000
2° Overgedragen van het jaar 1977 . . . . .	10 052 995 127
3° Toegevoegd voor de uitgaven gedaan boven het aanvankelijke bedrag niet-limitatieve kredieten . . . . .	64 477 833 028
4° Toe te kennen voor de uitgaven die de limitatieve kredieten overschrijden en zonder krediet . . . . .	24 200 000 000

Samen . . . . . F 185 176 171 155

Belopen de som van 160 551 985 989 frank zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 24 624 185 166 frank, worden geannuleerd voor 1 697 663 996 frank; worden naar het begrotingsjaar 1979 overgedragen 22 926 521 170 frank (zie tabel K, kolommen 9 en 10).

## d) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting van het begrotingsjaar 1978 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera b) . . . . . F	167 653 591 977
— Uitgaven (littera c) . . . . .	160 551 985 989

Overschot . . . . . F 7 101 605 988

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar, groot 605 464 637 frank, het gecumuleerd begrotingsresultaat per 31 december 1978 verhoogt tot 7 707 070 625 frank.

## e) Begroting voor orde

Bij artikel 15 van de bovengenoemde wet van 11 mei 1978 worden de ontvangsten en de uitgaven voor orde geraamd op 25 000 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde van het jaar 1978 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten . . . . . F	211 262 001
— Uitgaven . . . . .	149 543 706

Overschot . . . . . F 61 718 295

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld per 31 december 1977, zegge 95 440 361 frank, het ontvangstenexcedent op 31 december 1978 verhoogt tot 157 158 656 frank.

TITRE II. — Opérations effectuées en exécution  
des budgets des organismes d'intérêt public  
de catégorie A, énumérés à l'article 1<sup>er</sup>,  
de la loi du 16 mars 1954Chapitre 1<sup>er</sup>. — Années antérieures

## Art. 17. Année 1978

## Fonds des routes

(Institué par la loi du 9 août 1955)

Le règlement définitif du budget du Fonds des routes s'établit pour l'année de gestion 1978 ainsi qu'il suit:

## a) Engagements

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Travaux publics dans les limites des crédits d'engagement:

1° Alloués par l'article 15 de la loi du 11 mai 1978, contenant le budget du ministère des Travaux publics pour l'année 1978 et modifié par l'article 15 de la loi du 24 juillet 1979 ajustant ce budget . . . . . F	17 638 000 000
2° Reportés de l'année 1977 . . . . .	12 571 300 023

Ensemble . . . . . F 30 209 300 023

Se montent à la somme de 17 637 799 391 francs ainsi qu'il ressort du tableau K (colonne 5).

Les crédits d'engagement excédant les engagements, soit 12 571 500 632 francs, sont transférés à l'année de gestion suivante (voir tableau K, colonne 6).

## b) Recettes

Les recettes enregistrées dans ledit compte et prévues par l'article 15 de la loi précitée du 11 mai 1978, s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 3, à la somme de 167 653 591 977 francs.

## c) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1° Alloués par l'article 15 de la loi précitée du 11 mai 1978 . . . . . F	86 445 343 000
2° Reportés de l'année 1977 . . . . .	10 052 995 127
3° Ajoutés pour les dépenses faites au-delà du montant initial des crédits non limitatifs . . . . .	64 477 833 028
4° A allouer pour les dépenses effectuées au-delà du montant des crédits limitatifs et sans crédit . . . . .	24 200 000 000

Ensemble . . . . . F 185 176 171 155

S'élèvent à la somme de 160 551 985 989 francs ainsi qu'il ressort du tableau K, colonne 11.

Les crédits de paiement qui dépassent les dépenses, soit 24 624 185 166 francs, sont annulés pour 1 697 663 996 francs; sont reportés à l'année 1979, 22 926 521 170 francs (voir tableau K, colonnes 9 et 10).

## d) Résultat général

Le résultat définitif du budget de l'année 1978 s'établit comme suit:

— Recettes (littera b) . . . . . F	167 653 591 977
— Dépenses (littera c) . . . . .	160 551 985 989

Excédent de recettes . . . . . F 7 101 605 988

Lequel compte tenu de l'excédent des recettes constaté à la clôture de l'année de gestion précédente, soit 605 464 637 francs, fait apparaître au 31 décembre 1978, comme résultat budgétaire cumulé, un solde créditeur de 7 707 070 625 francs.

e) Budget pour ordre

En vertu de l'article 15 de la loi précitée du 11 mai 1978, les recettes et les dépenses pour ordre sont estimées à 25 000 000 de francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1978 s'établit comme suit (voir tableau H) :

— Recettes . . . . .	F	211 262 001
— Dépenses . . . . .		149 543 706

Solde positif . . . . . F 61 718 295

Qui, compte tenu de l'excédent des recettes sur les dépenses au 31 décembre 1977, soit 95 440 361 francs, porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1978 à 157 158 656 francs.

— Aangenenom.

Adopté.

Art. 18. Jaar 1979

Wegenfonds

(Ingesteld bij de wet van 9 augustus 1955)

De eindregeling van de begroting van het Wegenfonds is voor het beheersjaar 1979 vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Openbare Werken, opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 15 van de wet van 24 juli 1979, houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1979 . . . . .	F	20 508 000 000
2° Overgedragen van het jaar 1978 . . . . .		12 571 500 632

Samen . . . . . F 33 079 500 632

Belopen de som van 14 721 072 977 frank, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K (kolom 5).

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 18 358 427 655 frank worden naar het volgende beheersjaar overgedragen (zie tabel K, kolom 6).

b) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in de genoemde rekening en die bepaald zijn bij artikel 20 van de bovengenoemde wet van 24 juli 1979, belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 3, de som van 169 060 627 758 frank.

c) Uitgaven

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 20 van de bovengenoemde wet van 24 juli 1979 . . . . .	F	86 259 206 000
2° Overgedragen van het jaar 1978 . . . . .		22 926 521 170
3° Toegevoegd voor de uitgaven gedaan boven het aanvankelijke bedrag niet-limitatieve kredieten . . . . .		81 550 338 899
4° Toe te kennen voor de uitgaven die de limitatieve kredieten overschrijden en zonder krediet . . . . .		11 015 409 105

Samen . . . . . F 201 751 475 174

Belopen de som van 170 659 691 480 frank, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 11.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 31 091 783 694 frank, worden geannuleerd voor 4 500 378 512 frank; worden naar het begrotingsjaar 1980 overgedragen 26 591 405 182 frank (zie tabel K, kolommen 9 en 10).

d) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting van het begrotingsjaar 1979 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera b). . . . .	F	169 060 627 758
— Uitgaven (littera c) . . . . .		170 659 691 480

Tekort . . . . . F 1 599 063 722

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar, groot 7 707 070 625 frank, het gecumuleerd begrotingsresultaat per 31 december 1979 terugbrengt op 6 108 006 903 frank.

e) Begroting voor orde

Bij artikel 20 van de bovengenoemde wet van 24 juli 1979 worden de ontvangsten en de uitgaven voor orde geraamd op 25 000 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde van het jaar 1979 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H) :

— Ontvangsten . . . . .	F	358 302 350
— Uitgaven . . . . .		443 298 927

Tekort . . . . . F 84 996 557

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld per 31 december 1978, zegge 157 158 656 frank, het ontvangstenexcedent op 31 december 1979 terugbrengt op 72 162 079 frank.

Art. 18. Année 1979

Fonds des routes

(Institué par la loi du 9 août 1955)

Le règlement définitif du budget du Fonds des routes s'établit pour l'année de gestion 1979 ainsi qu'il suit:

a) Engagements

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Travaux publics dans les limites des crédits d'engagement:

1° Alloués par l'article 15 de la loi du 24 juillet 1979 contenant le budget du ministère des Travaux publics pour l'année 1979 . . . . .	F	20 508 000 000
2° Reportés de l'année 1978 . . . . .		12 571 500 632

Ensemble . . . . . F 33 079 500 632

Se montent à la somme de 14 721 072 977 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K (colonne 5).

Les crédits d'engagement excédant les engagements, soit 18 358 427 655 francs, sont transférés à l'année de gestion suivante (voir tableau K, colonne 6).

b) Recettes

Les recettes enregistrées dans ledit compte et prévues par l'article 20 de la loi précitée du 24 juillet 1979, s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 3, à la somme de 169 060 627 758 francs.

c) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1° Alloués par l'article 20 de la loi précitée du 24 juillet 1979 . . . . .	F	86 259 206 000
2° Reportés de l'année 1978 . . . . .		22 926 521 170
3° Ajoutés pour les dépenses faites au delà du montant initial des crédits non limitatifs . . . . .		81 550 338 899
4° A allouer pour les dépenses effectuées au delà du montant des crédits limitatifs et sans crédit . . . . .		11 015 409 105

Ensemble . . . . . F 201 751 475 174

S'élèvent à la somme de 170 659 691 480 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K, colonne 11.

Les crédits de paiement qui dépassent les dépenses, soit 31 091 783 694 francs, sont annulés pour 4 500 378 512 francs:

sont reportés à l'année 1980, 26 591 405 182 francs (voir tableau K, colonnes 9 et 10).

*d) Résultat général*

Le résultat définitif du budget de l'année 1979 s'établit comme suit:

— Recettes (littéra <i>b</i> ) . . . . .	F	169 060 627 758
— Dépenses (littéra <i>c</i> ) . . . . .		170 659 691 480

Excédent des dépenses . . . . . F 1 599 063 722

Lequel compte tenu de l'excédent des recettes constaté à la clôture de l'année de gestion précédente, soit 7 707 070 625 francs, fait apparaître au 31 décembre 1979, comme résultat budgétaire cumulé, un solde de 6 108 006 903 francs.

*e) Budget pour ordre*

En vertu de l'article 20 de la loi précitée du 24 juillet 1979 les recettes et les dépenses pour ordre sont estimées à 25 000 000 de francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1979 s'établit comme suit (voir tableau H):

— Recettes . . . . .	F	358 302 350
— Dépenses . . . . .		443 298 927

Solde négatif . . . . . F 84 996 557

Qui, compte tenu de l'excédent des recettes sur les dépenses au 31 décembre 1978, soit 157 158 656 francs, ramène l'excédent des recettes au 31 décembre 1979 à 72 162 079 francs.

— Aangenenom.

Adopté.

**Art. 19. Jaar 1983**

Regie der Belgische rijkskoel- en vriesdiensten

(Ingesteld bij besluitwet van 14 november 1944)

De eindregeling van de begroting van de Regie der Belgische rijkskoel- en vriesdiensten is voor het beheersjaar 1983 vastgesteld als volgt:

*a) Ontvangsten*

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Economische Zaken en die bepaald zijn bij artikel 18 van de wet van 13 september 1983 houdende de begroting van het ministerie van Economische Zaken voor het begrotingsjaar 1983 belopen, zoals blijkt uit bijgevoegde tabel H, kolom 3, de som van 122 727 363 frank.

*b) Uitgaven*

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden, binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 18 van de bovenvermelde wet van 13 september 1983 F	201 903 000
2° Toe te kennen voor de uitgaven die de limitatieve kredieten overschrijden . .	18 197

Samen . . . . . F 201 921 197

Belopen de som van 157 827 746 frank, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 8.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 44 093 451 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 10).

*c) Algemene uitslag*

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1983 zijn vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littéra <i>a</i> ) . . . . .	F	122 727 363
— Uitgaven (littéra <i>b</i> ) . . . . .		157 827 746

Tekort . . . . . F 35 100 383

*d) Begroting voor orde*

Bij artikel 18 van de bovenvermelde wet van 13 september 1983 houdende de begroting van Economische Zaken voor het

jaar 1983, worden de ontvangsten en uitgaven voor orde, beide geraamd op 3 100 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde voor het jaar 1983 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten . . . . .	F	4 906 413
— Uitgaven . . . . .		900 274

Overschot . . . . . F 4 006 139

*e) Gecumuleerde algemene uitslag*

De uitslag van het beheersjaar 1983 wordt vastgesteld als volgt:

— Begroting: tekort . . . . .	F	35 100 383
— Begroting voor orde: overschot . . . .		4 006 139

Tekort . . . . . F 31 094 244

Dat, rekening houdend met het totale ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het beheersjaar 1982, zegge 88 300 352 frank, het ontvangstenexcedent op 31 december 1983 terugbrengt op 57 206 108 frank.

**Art. 19. Année 1983**

Régie des services frigorifiques de l'Etat belge

(Instituée par l'arrêté-loi du 14 novembre 1944)

Le règlement définitif du budget de la Régie des services frigorifiques de l'Etat belge s'établit pour l'année de gestion 1983 ainsi qu'il suit:

*a) Recettes*

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Affaires économiques et prévues par l'article 18 de la loi du 13 septembre 1983 contenant le budget du ministère des Affaires économiques pour l'année budgétaire 1983, s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H, colonne 3, ci-annexé, à 122 727 363 francs.

*b) Dépenses*

Les dépenses constatées dans ledit compte, dans les limites des crédits de paiements:

1° Alloués par l'article 18 de la loi du 13 septembre 1983 précitée . . . . .	F	201 903 000
2° A allouer pour les dépenses effectuées au delà du montant des crédits limitatifs . . . . .		18 197

Ensemble . . . . . F 201 921 197

Se montent à la somme de 157 827 746 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K ci-annexé (colonne 8).

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 44 093 451 francs, sont annulés (tableau K, colonne 10).

*c) Résultat général*

Le résultat général du budget de l'année 1983 s'établit comme suit:

— Recettes (littéra <i>a</i> ) . . . . .	F	122 727 363
— Dépenses (littéra <i>b</i> ) . . . . .		157 827 746

Excédent de dépenses . . . . . F 35 100 383

*d) Budget pour ordre*

En vertu de l'article 18 de la loi précitée du 13 septembre 1983, contenant le budget des Affaires économiques pour l'année 1983, les recettes et les dépenses pour ordre sont toutes deux évaluées à 3 100 000 francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1983 s'établit comme suit (voir tableau H):

— Recettes . . . . .	F	4 906 413
— Dépenses . . . . .		900 274

Excédent de recettes . . . . . F 4 006 139

e) Résultat général cumulé

Le résultat de l'année de gestion 1983 s'établit comme suit :

— Budget : excédent des dépenses . . . F	35 100 383
— Budget pour ordre : excédent des recettes . . . . .	4 006 139

Excédent de dépenses . . . . . F 31 094 244

Lequel si on tient compte de l'excédent des recettes sur les dépenses existant à la clôture de l'année 1982, soit 88 300 352 francs, ramène l'excédent total des recettes au 31 décembre 1983 à 57 206 108 francs.

— Aangenomen.  
 Adopté.

Hoofdstuk II. — Lopend jaar

Art. 20

§ 1. Regie der Luchtwegen

(Ingesteld bij besluitwet van 20 november 1946)

De eindregeling van de begroting van de Regie der Luchtwe-  
 gen is voor het beheersjaar 1984 vastgesteld als volgt :

a) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Verkeerswezen en die bepaald zijn bij artikel 12 van de wet van 21 mei 1984 houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1984 belopen zoals blijkt uit bijgevoegde tabel H, kolom 3, de som van 4 028 138 074 frank.

b) Uitgaven

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden, binnen de perken van de betalingskredieten :

1° Toegekend bij artikel 12 van de bovenvermelde wet van 21 mei 1984 . . . F	5 506 458 000
2° Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954 . . . . .	10 756 300
3° Toe te kennen voor de uitgaven die de limitatieve kredieten overschrijden . . . . .	20 319 313
4° Verminderd na uitschakeling wegens dubbele boeking die zowel in de exploitatie als in de vermogensbegroting voorkomt . . . . .	75 000 000

Samen . . . . . F 5 462 533 613

Belopen de som van 3 584 698 709 frank, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 8.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 1 877 834 904 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 10).

c) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting voor het jaar 1984 zijn vastgesteld als volgt :

— Ontvangsten . . . . . F	4 028 138 074
— Uitgaven . . . . .	3 584 698 709

Overschot . . . . . F 443 439 365

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het jaar 1983, nl. 2 625 006 913,73 frank, het ontvangstenexcedent op 31 december 1984 verhoogt tot 3 068 446 278,73 frank.

d) Begroting voor orde

Bij artikel 11 van de bovenvermelde wet van 21 mei 1984, houdende de begroting van Verkeerswezen voor het jaar 1984, worden de ontvangsten en uitgaven voor orde geraamd op 463 000 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde voor het jaar 1984 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H) :

— Ontvangsten . . . . . F	311 961 787
— Uitgaven . . . . .	309 727 264

Ontvangstenexcedent . . . . . F 2 234 523

Rekening houdend met het overschot vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar, nl. 808 040 frank, wordt dit op 31 december 1984 een ontvangstenoverschot van 3 042 563 frank.

§ 2. Regie van Telegrafie en Telefonie

(Ingesteld bij de wet van 19 juli 1930)

De eindregeling van de begroting der Regie van Telegrafie en Telefonie is voor het beheersjaar 1984 vastgesteld als volgt :

a) Vastleggingen

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten :

1° Toegekend bij artikel 7 van de wet van 20 juli 1984, houdende de begroting van het ministerie van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1984 . . . . . F	13 000 000 000
2° Verhoogd overeenkomstig artikel 1 van de bovengenoemde wet van 20 juli 1984 . . . . .	4 000 000 000
3° Verhoogd overeenkomstig de begrotingstabel bij de bovengenoemde wet van 20 juli 1984 (artikelen 4 en 11) . . . . .	6 023 340 000

Samen . . . . . F 23 023 340 000

Belopen de som van 21 555 406 257 frank, zoals blijkt uit tabel K, kolom 5.

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 1 467 933 743 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 7).

b) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in de genoemde rekening en die bepaald zijn bij artikel 7 van de bovengenoemde wet van 20 juli 1984, belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 3, de som van 138 723 170 482 frank.

c) Uitgaven

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten :

1° Toegekend bij artikel 7 van de bovengenoemde wet van 20 juli 1984 . . . F	129 865 931 000
2° Toegevoegd voor de uitgaven gedaan boven het aanvankelijke bedrag niet-limitatieve kredieten . . . . .	20 008 756 906

Samen . . . . . F 149 874 687 906

Belopen de som van 137 787 409 448 frank, zoals blijkt uit tabel K, kolom 8.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 12 087 278 458 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 10).

d) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1984 worden vastgesteld als volgt :

— Ontvangsten (littera b) . . . . . F	138 723 170 482
— Uitgaven (littera c) . . . . .	137 787 409 448

Overschot . . . . . F 935 761 034

e) Begroting voor orde

Bij artikel 7 van de bovengenoemde wet van 20 juli 1984 worden de ontvangsten en de uitgaven voor orde geraamd op respectievelijk 17 589 900 000 frank en 17 319 900 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde van het jaar 1984 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H) :

— Ontvangsten . . . . .	F	16 297 351 689
— Uitgaven . . . . .		16 140 270 546

Overschot . . . . . F 157 081 143

f) Gecumuleerde algemene uitslag

Die uitslag, voor het beheersjaar 1984, wordt vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten . . . . .	F	155 020 522 171
— Uitgaven . . . . .		153 927 679 994

Overschot . . . . . F 1 092 842 177

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het beheersjaar 1983, zegge 5 812 192 532 frank, het begrotingsoverschot op 31 december 1984 brengt op 6 905 034 709 frank.

§ 3. Regie der Posterijen

(Ingesteld bij de wet van 6 juli 1971)

De eindregeling van de begroting van de Regie der Posterijen is voor het beheersjaar 1984 vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten toegekend bij artikel 8 van de wet van 20 juli 1984, houdende de begroting van Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het begrotingsjaar 1984, nl. 1 431 900 000 frank, belopen de som van 1 431 513 092 frank, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 5.

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 386 908 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 7).

b) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in de genoemde rekening en die bepaald zijn bij artikel 8 van de bovengenoemde wet van 20 juli 1984, belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 3, de som van 43 844 338 689 frank.

c) Uitgaven

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1 <sup>o</sup> Toegekend bij artikel 8 van de bovengenoemde wet van 20 juli 1984 . . . . .	F	43 587 086 000
2 <sup>o</sup> Toegekend bij artikel 5 van de wet van 16 maart 1954 . . . . .		95 000 000

Samen . . . . . F 43 682 086 000

Belopen de som van 41 780 523 951 frank, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 8.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 1 901 562 049 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 10).

d) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1984 worden vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten (littera b). . . . .	F	43 844 338 689
— Uitgaven (littera c) . . . . .		41 780 523 951

Overschot . . . . . F 2 063 814 738

Dit resultaat, in mindering gebracht bij het tekort van 4 336 080 481 frank, vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar brengt het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1984 terug tot een tekort van 2 272 265 743 frank.

e) Begroting voor orde

Bij artikel 8 van de wet van 20 juli 1984 houdende de begroting van de Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het jaar 1984, worden de ontvangsten voor orde geraamd op 17 890 053 000 000 frank en de uitgaven voor orde op 17 876 298 000 000 frank.

De eindrekening van de begroting voor orde voor het jaar 1984 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten . . . . .	F	16 699 657 899 310
— Uitgaven . . . . .		16 654 493 947 661

Overschot . . . . . F 45 163 951 649

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld per 31 december 1983, nl. 307 318 696 620 frank, het begrotingsoverschot op 31 december 1984 opvoert tot 352 482 648 269 frank.

§ 4. Hulp- en Informatiebureau voor gezinnen van militairen

(Ingesteld bij besluit van 14 december 1940  
verlengd bij de wet van 12 juli 1952)

De eindregeling van de begroting van het Hulp- en Informatiebureau voor gezinnen van militairen is voor het beheersjaar 1984, vastgesteld als volgt:

a) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder gezag van de minister van Landsverdediging en die bepaald zijn bij artikel 29 van de wet van 20 juni 1984, houdende begroting van het ministerie van Landsverdediging voor het begrotingsjaar 1984 belopen, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel H, kolom 3, de som van 175 805 326 frank.

b) Uitgaven

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1 <sup>o</sup> Toegekend bij artikel 29 van de bovengenoemde wet van 20 juni 1984 . . . . .	F	182 429 000
2 <sup>o</sup> Verminderd ingevolge de wetten van 3 juni en 18 maart 1985 houdende aanpassing van de begrotingen van Landsverdediging en van de Rijkswacht voor 1984 . . . . .		6 429 000
3 <sup>o</sup> Toegevoegd voor de uitgaven gedaan boven het aanvankelijke bedrag niet-limitatieve kredieten . . . . .		5 311 456
Samen . . . . .	F	181 311 456

Belopen de som van 170 765 668 frank, zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 8.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen zegge 10 545 788 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 10).

c) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting voor het jaar 1984 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten . . . . .	F	175 805 326
— Uitgaven . . . . .		170 765 668

Overschot . . . . . F 5 039 658

Met dat overschot gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorig jaar, nl. 29 545 013 frank, vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1984 een batig saldo van 34 584 671 frank.

§ 5. Dienst voor regeling van de binnenvaart

(Ingesteld bij besluitwet van 12 december 1944)

De eindregeling van de begroting van de Dienst voor regeling van de binnenvaart wordt voor het beheersjaar 1984 vastgesteld als volgt:

a) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Verkeerswezen en die bepaald zijn bij artikel 13 van de wet van 21 mei 1984 houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het

begrotingsjaar 1984, belopen, zoals blijkt uit bijgevoegde tabel H, kolom 3, de som van 99 738 611 frank.

b) Uitgaven

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten toegekend bij artikel 13 van de bovenvermelde wet van 21 mei 1984 (131 751 000 frank) belopen de som van 108 616 131 frank zoals blijkt uit de bijgevoegde tabel K, kolom 8.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 23 134 869 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolom 10).

c) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting voor het jaar 1984 worden vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten . . . . .	F	99 738 611
— Uitgaven . . . . .		108 616 131

Uitgavenexcedent . . . . .	F	8 877 520
----------------------------	---	-----------

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar 91 014 637 frank, het begrotingsoverschot op 31 december 1984 terugbrengt tot 82 137 117 frank.

d) Begroting voor orde

Bij artikel 13 van de bovenvermelde wet van 21 mei 1984, houdende de begroting van Verkeerswezen voor het jaar 1984 worden de ontvangsten voor orde geraamd op 7 560 000 frank, en de uitgaven voor orde op 7 540 000 frank.

De eindrekening van de begroting voor orde van het jaar 1984 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten . . . . .	F	8 488 969
— Uitgaven . . . . .		8 393 836

Ontvangstenexcedent . . . . .	F	95 133
-------------------------------	---	--------

Gevoegd bij het ontvangstenoverschot vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar 947 968 frank, vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat per 31 december 1984 een batig saldo van 1 043 101 frank.

§ 6. Regie voor Maritiem Transport

(Ingesteld bij de wet van 1 juli 1971)

De eindregeling van de begroting van de Regie voor Maritiem Transport is voor het beheersjaar 1984 vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Verkeerswezen opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 14 van de wet van 21 mei 1984 houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1984 . . . . .	F	195 000 000
2° Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954 . . . . .		603 000 000

Samen . . . . .	F	798 000 000
-----------------	---	-------------

Belopen de som van 745 120 574 frank, (zie tabel K, kolom 5).

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 52 879 426 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolommen 2, 5 en 7).

b) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in deze rekening en die bepaald zijn bij artikel 14 van de bovengenoemde wet van 21 mei 1984 belopen de som van 4 219 267 893 frank, (tabel H, kolom 3).

c) Uitgaven

De uitgaven die in deze rekening opgenomen werden, binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij artikel 14 van de genoemde wet van 21 mei 1984 . . . . .	F	4 686 699 000
2° Toegekend bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 maart 1954 . . . . .		71 000 000

Samen . . . . .	F	4 757 699 000
-----------------	---	---------------

Belopen de som van 4 512 061 742 frank.

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 245 637 258 frank, worden geannuleerd (zie tabel K, kolommen 7, 8 en 10).

d) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1984 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten . . . . .	F	4 219 267 893
— Uitgaven . . . . .		4 512 061 742

Tekort . . . . .	F	292 793 849
------------------	---	-------------

Rekening houdend met het tekort vastgesteld bij het afsluiten van het vorig jaar, zegge 1 199 044 244 frank, vertoont het gecumuleerde begrotingsresultaat een debetsaldo per 31 december 1983 van 1 491 838 093 frank.

e) Begroting voor orde

Bij artikel 14 van de bovenvermelde wet van 21 mei 1984 houdende de begroting van Verkeerswezen, worden de ontvangsten en uitgaven voor orde, beide geraamd op 2 282 626 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde voor het jaar 1984 wordt vastgesteld als volgt (zie tabel H):

— Ontvangsten . . . . .	F	2 442 991 913
— Uitgaven . . . . .		2 536 976 481

Tekort . . . . .	F	93 984 568
------------------	---	------------

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld per 31 december 1983, zegge 215 168 667 frank, het begrotingsoverschot op 31 december 1984 terugbrengt tot 121 184 099 frank.

§ 7. Fonds voor de bouw van ziekenhuizen en medisch-sociale inrichtingen

(Oppericht bij artikel 6 van de wet van 6 juli 1973 tot wijziging van de wet van 23 december 1963 op de ziekenhuizen)

De eindregeling van de begroting van het Fonds voor de bouw van ziekenhuizen en medisch-sociale inrichtingen is, voor het beheersjaar 1984 vastgesteld als volgt:

a) Vastleggingen

De vastleggingen die in de rekening opgesteld onder het gezag van de minister van Volksgezondheid en van het Gezin opgenomen werden binnen de perken van de vastleggingskredieten:

1° Toegekend bij decreet van 10 februari 1984 houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984, bij decreet van 18 januari 1984 houdende de begroting van de Franse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984, bij decreet van 5 april 1984 houdende de begroting van de Duistalige Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984 en bij de wet van 28 maart 1984 houdende de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor het begrotingsjaar 1984, hetzij 3 564 000 000 frank.

Dit bedrag is als volgt verdeeld:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . . .	F	2 470 000 000
— Voor de Franse Gemeenschap . . . . .		754 000 000
— Voor de Duitstalige Gemeenschap . . . . .		40 000 000
— Voor de bicommunautaire sector . . . . .		300 000 000

2° Overgedragen van het jaar 1983, 127 962 000 frank.

Dit bedrag is als volgt verdeeld:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . F	273 000
— Voor de Franse Gemeenschap . . .	450 000
— Voor de Duitstalige Gemeenschap . . .	38 239 000
— Voor de bicommunautaire sector . . .	89 000 000

3° Toegekend bij decreet van 18 december 1984 houdende aanpassing van de begroting van de Franse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984, 31 800 000 frank.

4° Toegevoegd door de boeking van overdrachten voor de Duitstalige Gemeenschap waarvan in 1983 bij vergissing werd afgezien 248 700 000 frank.

5° Administratief verminderd: 240 700 000 frank, hetzij:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . F	237 500 000
— Voor de bicommunautaire sector . . .	3 200 000

6° Verminderd door overdraagbare kredieten van 1983 waarvan werd afgezien 89 723 000 frank, hetzij:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . F	273 000
— Voor de Franse Gemeenschap . . .	450 000
— Voor de bicommunautaire sector . . .	89 000 000

Samen . . . . . F 3 642 039 000

Waarvan:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . F	2 232 500 000
— Voor de Franse Gemeenschap . . .	785 800 000
— Voor de Duitstalige Gemeenschap . . .	326 939 000
— Voor de bicommunautaire sector . . .	296 800 000

Belopen . . . . . F 3 274 140 000

Deze aangerekende vastleggingen zijn als volgt verdeeld:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . F	2 229 432 000
— Voor de Franse Gemeenschap . . .	782 971 000
— Voor de Duitstalige Gemeenschap . . .	56 329 000
— Voor de bicommunautaire sector . . .	205 408 000

De vastleggingskredieten die de vastleggingen overtreffen, zegge 367 899 000 frank, worden over gedragen naar het begrotingsjaar 1985 krachtens de bepalingen van artikel 15 van de wet van 28 maart 1984 houdende de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor het begrotingsjaar 1984 (tabel K, kolommen 2, 3, 4, 5 en 6).

Ze zijn als volgt verdeeld:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . F	3 068 000
— Voor de Franse Gemeenschap . . .	2 829 000
— Voor de Duitstalige Gemeenschap . . .	270 610 000
— Voor de bicommunautaire sector . . .	91 392 000

b) Ontvangsten

De ontvangsten die geboekt werden in de genoemde rekening, zoals blijkt uit de bevoegde tabel H, kolom 3, belopen de som van 7 030 442 043 frank.

c) Uitgaven

De uitgaven die in de genoemde rekening opgenomen werden binnen de perken van de betalingskredieten:

1° Toegekend bij het decreet van 10 februari 1984 houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984, bij het decreet van 18 januari 1984 houdende de begroting van de Franse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984, bij het decreet van 5 april 1984 houdende de begroting van de Duitstalige Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984 alsmede bij de wet van 28 maart 1984 houdende de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor het begrotingsjaar 1984, 6 962 700 000 frank.

Ze zijn als volgt verdeeld:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . F	2 830 500 000
— Voor de Franse Gemeenschap . . .	1 135 900 000
— Voor de Duitstalige Gemeenschap . . .	41 700 000
— Voor de bicommunautaire sector . . .	315 000 000
— Voor de aangelegenheden voorheen nationaal . . . . .	808 300 000
— Voor de aangelegenheden voorheen gewestelijk . . . . .	1 752 000 000
— Voor de nationale aangelegenheden . . .	79 300 000

2° Overgedragen van het jaar 1983 naar het begrotingsjaar 1984, 1 029 840 617 frank, (tabel K, kolom 3).

3° De kredietverhogingen ten belope van 287 050 840 frank.

Waarvan:

— Toegekend bij het decreet van 21 februari 1985 houdende aanpassing van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984. F	1 800 000
— Toegekend bij het decreet van 18 december 1984 houdende aanpassing van de begroting van de Franse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984 . . . . .	88 700 000
— Toegekend bij de wet van 25 februari 1985 houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor het jaar 1984 . . . . .	43 400 000
— Toegekend door de Vlaamse Raad voor de uitgaven die de limitatieve kredieten overschrijden. . . . .	153 150 840

4° De kredietverminderingen ten belope van 20 700 000 frank.

Waarvan:

— Vermindering ingevolge het decreet van 26 november 1984 houdende aanpassing van de begroting van de Duitstalige Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1984 . . . . . F	1 000 000
— Vermindering van kredieten voortvloeiend uit het koninklijk besluit van 11 oktober 1984, waarbij het saldo van de dotaties van de bicommunautaire sector aan de instelling wordt overgedragen voor het jaar 1984 . . . . .	18 000 000
— Vermindering van de kredieten voortvloeiend uit de wet van 25 februari 1985 houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor het begrotingsjaar 1984 . . . . .	1 700 000

Samen . . . . . F 8 258 891 457

Belopen de som van . . . . . F 7 575 866 555

De betalingskredieten die de uitgaven overtreffen, zegge 683 024 902 frank, worden ingevolge artikel 15 van de wet van 28 maart 1984 houdende de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin geannuleerd ten belope van 95 488 825 frank, overgedragen naar het begrotingsjaar 1985 ten belope van 587 536 077 frank.

Hetzij:

— Voor de Vlaamse Gemeenschap . . . F	42 605 494
— Voor de Franse Gemeenschap . . .	7 212 291
— Voor de Duitstalige Gemeenschap . . .	168 550 000
— Voor het bicommunautaire . . . . .	6 943 000
— Voor de aangelegenheden voorheen nationaal . . . . .	186 712 132
— Voor de aangelegenheden voorheen gewestelijk . . . . .	175 513 160

d) Algemene uitslag

De eindcijfers van de begroting voor het beheersjaar 1984 worden vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten (littera b). . . . . F	7 030 442 043
— Uitgaven (littera c) . . . . .	7 575 866 555

Tekort . . . . . F 545 424 512

Dat, gevoegd bij het ontvangstenexcedent vastgesteld bij het afsluiten van het vorige beheersjaar groot 1 175 935 845 frank, het begrotingsoverschot op 31 december 1984 vermindert tot 630 511 333 frank.

e) Begroting voor orde

Bij artikel 15 van de wet van 28 maart 1984 houdende de begroting van het ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor het begrotingsjaar 1984 worden de ontvangsten en de uitgaven voor orde beide geraamd op 154 400 000 frank.

De eindregeling van de begroting voor orde van het jaar 1984 wordt vastgesteld als volgt:

— Ontvangsten . . . . .	F	77 048 706
— Uitgaven . . . . .		77 048 706
— Saldo . . . . .		0

(zie tabel H).

Chapitre II. — Année courante

Art. 20

§ 1. Régie des Voies aériennes

(Instituée par l'arrêté-loi du 20 novembre 1946)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Voies aériennes s'établit pour l'année de gestion 1984 ainsi qu'il suit:

a) Recettes

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Communications et prévues par l'article 12 de la loi du 21 mai 1984 contenant le budget des Communications pour l'année budgétaire 1984 s'élèvent ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 3, à 4 028 138 074 francs.

b) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte, dans les limites des crédits de paiement:

1° Alloués par l'article 12 de la loi du 21 mai 1984 précitée, soit . . . . .	F	5 506 458 000
2° Alloués en application de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954 . . . . .		10 756 300
3° A allouer pour les dépenses effectuées au-delà des crédits limitatifs . . . . .		20 319 313
4° Diminués après l'élimination de double comptabilisation à la fois dans le budget d'exploitation et dans le budget patrimonial . . . . .		75 000 000

Ensemble . . . . . F 5 462 533 613

Se montent à la somme de 3 584 698 709 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K, colonne 8, ci-joint.

Les crédits de paiement excédant les dépenses, soit 1 877 834 904 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 10).

c) Résultat général

Le résultat général du budget de l'année 1984 s'établit comme suit:

— Recettes . . . . .	F	4 028 138 074
— Dépenses . . . . .		3 584 698 709

Excédent des recettes . . . . . F 443 439 365

Lequel, compte tenu de l'excédent de recettes existant à la clôture de l'année 1983, soit 2 625 006 913,73 francs, porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1984 à 3 068 446 278,73 francs.

d) Budget pour ordre

En vertu de l'article 12 de la loi précitée du 21 mai 1984 contenant le budget des Communications pour l'année 1984, les recettes et les dépenses pour ordre sont estimées à 463 000 000 de francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1984 s'établit comme suit (voir tableau H):

— Recettes . . . . .	F	311 961 787
— Dépenses . . . . .		309 727 264

Excédent de recettes. . . . . F 2 234 523

Lequel, compte tenu du solde créditeur constaté à la clôture de l'année de gestion précédente, soit 808 040 francs, fait apparaître, au 31 décembre 1984, un excédent de recettes de 3 042 563 francs.

§ 2. Régie des Télégraphes et des Téléphones

(Instituée par la loi du 19 juillet 1930)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Télégraphes et Téléphones s'établit comme suit pour l'année de gestion 1984:

a) Engagements

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones dans les limites des crédits d'engagement:

1° Alloués par l'article 7 de la loi du 20 juillet 1984 contenant le budget du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'année budgétaire 1984 . . . . .	F	13 000 000 000
2° Augmentés conformément à l'article 1 <sup>er</sup> de la loi du 20 juillet 1984 précitée . . . . .		4 000 000 000
3° Augmentés conformément au tableau du budget annexé à la loi du 20 juillet 1984 précitée (articles 4 et 11) . . . . .		6 023 340 000

Ensemble . . . . . F 23 023 340 000

Se montent à 21 555 406 257 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K, colonne 5.

Les crédits d'engagement excédant les engagements, soit 1 467 933 743 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 7).

b) Recettes

Les recettes enregistrées dans ledit compte et qui sont déterminées par l'article 7 de la loi précitée du 20 juillet 1984 s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H ci-annexé, colonne 3, à la somme de 138 723 170 482 francs.

c) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1° Alloués par l'article 7 de la loi du 20 juillet 1984 précitée . . . . .	F	129 865 931 000
2° Ajoutés pour les dépenses faites au-delà du montant initial des crédits non limitatifs . . . . .		20 008 756 906

Ensemble . . . . . F 149 874 687 906

S'élèvent à 137 787 409 448 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K, colonne 8.

Les crédits de paiement, excédant les dépenses, soit 12 087 278 458 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 10).

d) Résultat général

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1984 s'établit comme suit:

— Recettes (littéra b) . . . . .	F	138 723 170 482
— Dépenses (littéra c) . . . . .		137 787 409 448

Excédent des recettes . . . . . F 935 761 034

e) Budget pour ordre

En vertu de l'article 7 de la loi précitée du 20 juillet 1984, les recettes et les dépenses pour ordre sont estimées respectivement à 17 589 900 000 francs et 17 319 900 000 francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1984 s'établit comme suit (voir tableau H):

— Recettes . . . . .	F	16 297 351 689
— Dépenses . . . . .		16 140 270 546

Excédent des recettes . . . . . F 157 081 143

## f) Résultat général cumulé

Ce résultat, pour l'année de gestion 1984, s'établit comme suit :

— Recettes . . . . .	F	155 020 522 171
— Dépenses . . . . .		153 927 679 994

Excédent des recettes . . . . . F 1 092 842 177

Lequel, compte tenu de l'excédent des recettes existant à la fin de l'année 1983, soit 5 812 192 532 francs, porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1984 à 6 905 034 709 francs.

## § 3. Régie des Postes

(Instituée par la loi du 6 juillet 1971)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Postes s'établit pour l'année de gestion 1984 ainsi qu'il suit :

## a) Engagements

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, dans les limites des crédits d'engagement alloués par l'article 8 de la loi du 20 juillet 1984 contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'année budgétaire 1984, à savoir 1 431 900 000 francs, se montent à la somme de 1 431 513 092 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K ci-joint, colonne 5.

Les crédits d'engagement excédant les engagements, soit 386 908 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 7).

## b) Recettes

Les recettes enregistrées dans ledit compte, prévues par l'article 8 de la loi précitée du 20 juillet 1984 s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H, colonne 3, ci-joint, à la somme de 43 844 338 689 francs.

## c) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement :

1° Alloués par l'article 8 de la loi du 20 juillet 1984 précitée . . . . .	F	43 587 086 000
2° Alloués en application de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954 . . . . .		95 000 000

Ensemble . . . . . F 43 682 086 000

Se montent à la somme de 41 780 523 951 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K ci-annexé, colonne 8.

Les crédits de paiement, excédant les dépenses, soit 1 901 562 049 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 10).

## d) Résultat général

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1984 s'établit comme suit (voir tableau H) :

— Recettes (littera b) . . . . .	F	43 844 338 689
— Dépenses (littera c) . . . . .		41 780 523 951

Excédent des recettes . . . . . F 2 063 814 738

Lequel déduit du solde débiteur constaté à la clôture de l'année de gestion précédente, soit 4 336 080 481 francs, fait apparaître un résultat budgétaire débiteur cumulé au 31 décembre 1984 de 2 272 265 743 francs.

## e) Budget pour ordre

En vertu de l'article 8 de la loi du 20 juillet 1984 contenant le budget des Postes, Télégraphes et Téléphones pour l'année 1984, les recettes pour ordre sont évaluées à 17 890 053 000 000 de francs et les dépenses pour ordre à 17 876 298 000 000 de francs.

Le résultat final du budget pour ordre de l'année 1984 s'établit comme suit (voir tableau H) :

— Recettes . . . . .	F	16 699 657 899 310
— Dépenses . . . . .		16 654 493 947 661

Excédent des recettes . . . . . F 45 163 951 649

Qui, compte tenu de l'excédent des recettes sur les dépenses au 31 décembre 1983, soit 307 318 696 620 francs, porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1984 à 352 482 648 269 francs.

§ 4. Office de renseignements  
et d'aide aux familles des militaires

(Institué par l'arrêté du 14 décembre 1940,  
prorogé par la loi du 12 juillet 1952)

Le règlement définitif du budget de l'Office de renseignements et d'aide aux familles des militaires s'établit pour l'année de gestion 1984 ainsi qu'il suit :

## a) Recettes

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre de la Défense nationale et prévues par l'article 29 de la loi du 20 juin 1984 contenant le budget du ministère de la Défense nationale pour l'année budgétaire 1984 s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H, ci-annexé, colonne 3, à la somme de 175 805 326 francs.

## b) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement :

1° Alloués par l'article 29 de la loi du 20 juin 1984 précitée . . . . .	F	182 429 000
2° Réduites en raison des lois du 3 juin et 18 mars 1985 ajustant les budgets de la Défense nationale et de la Gendarmerie pour 1984 . . . . .		6 429 000
3° Ajoutés pour les dépenses faites au-delà du montant initial des crédits non limitatifs . . . . .		5 311 456

Ensemble . . . . . F 181 311 456

Se montent à la somme de 170 765 668 francs, ainsi qu'il ressort du tableau K, colonne 8.

Les crédits de paiement qui dépassent les dépenses, soit 10 545 788 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 10).

## c) Résultat général

Le résultat définitif du budget de l'année 1984 s'établit comme suit (voir tableau H) :

— Recettes . . . . .	F	175 805 326
— Dépenses . . . . .		170 765 668

Excédent des recettes . . . . . F 5 039 658

Lequel, si l'on tient compte de l'excédent des recettes sur les dépenses existant à la clôture de l'année précédente, à savoir 29 545 013 francs, porte l'excédent des recettes au 31 décembre 1984 à 34 584 671 francs.

## § 5. Office régulateur de la navigation intérieure

(Institué par arrêté-loi du 12 décembre 1944)

Le règlement définitif du budget de l'Office régulateur de la navigation intérieure s'établit pour l'année de gestion 1984 ainsi qu'il suit :

## a) Recettes

Les recettes enregistrées dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Communications et prévues par l'article 13 de la loi du 21 mai 1984 contenant le budget du ministère des Communications pour l'année budgétaire 1984, s'élèvent, ainsi qu'il ressort du tableau H, ci-annexé, colonne 3, à la somme de 99 738 611 francs.

## b) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte, dans les limites des crédits de paiement alloués par l'article 13 de la loi du 21 mai 1984 (131 751 000 francs), se montent à la somme de 108 616 131 francs ainsi qu'il ressort du tableau K ci-joint, colonne 8.

Les crédits de paiement, excédant les dépenses, soit 23 134 869 francs, sont annulés (voir tableau K, colonne 10).

c) Résultat général

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1984 s'établit comme suit (voir tableau H):

— Recettes . . . . .	F	99 738 611
— Dépenses . . . . .		108 616 131

Excédent de dépenses . . . . . F 8 877 520

Lequel, si l'on tient compte de l'excédent des recettes sur les dépenses existant à la clôture de l'année précédente, soit 91 014 637 francs, ramène au 31 décembre 1984 l'excédent des recettes à 82 137 117 francs.

d) Budget pour ordre

En vertu de l'article 13 de la loi précitée du 21 mai 1984 contentant le budget des Communications pour l'année 1984, les recettes pour ordre sont évaluées à 7 560 000 francs, et les dépenses pour ordre à 7 540 000 francs.

Le compte définitif du budget pour ordre s'établit comme suit pour l'année 1984 (voir tableau H):

— Recettes . . . . .	F	8 488 969
— Dépenses . . . . .		8 393 836

Excédent de recettes . . . . . F 95 133

Qui, tenant compte de l'excédent des recettes à la fin de l'année de gestion précédente soit 947 968 francs présente, au 31 décembre 1984, comme résultat budgétaire cumulé, un solde créditeur de 1 043 101 francs.

§ 6. Régie des Transports maritimes

(Instituée par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1971)

Le règlement définitif du budget de la Régie des Transports maritimes, s'établit ainsi qu'il suit, pour l'année de gestion 1984:

a) Engagements

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre des Communications dans les limites des crédits d'engagement:

1° Alloués par l'article 14 de la loi du 21 mai 1984 contenant le budget du ministère des Communications pour l'année 1984 . . . . .	F	195 000 000
2° Alloués en application de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954 . . . . .		603 000 000

Ensemble . . . . . F 798 000 000

Se montent à 745 120 574 francs, (voir tableau K, colonne 5).

Les crédits d'engagement excédant les engagements, soit 52 879 426 francs, sont annulés (voir tableau K, colonnes 2, 5 et 7).

b) Recettes

Les recettes enregistrées dans ledit compte et prévues par l'article 14 de la loi du 21 mai 1984 précitée s'élèvent à 4 219 267 893 francs, (tableau H, colonne 3).

c) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1° Alloués par l'article 14 de la loi du 21 mai 1984 précitée . . . . .	F	4 686 699 000
2° Alloués en application de l'article 5 de la loi du 16 mars 1954 . . . . .		71 000 000

Ensemble . . . . . F 4 757 699 000

Se montent à la somme de 4 512 061 742 francs.

Les crédits de paiement excédant les dépenses soit 245 637 258 francs, sont annulés (voir tableau K, colonnes 7, 8 et 10).

d) Résultat général

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1984 s'établit comme suit:

— Recettes . . . . .	F	4 219 267 893
— Dépenses . . . . .		4 512 061 742

Solde négatif: . . . . . F 292 793 849

Lequel, compte tenu de l'excédent des dépenses existant à la clôture de l'année précédente, soit 1 199 044 244 francs, fait apparaître au 31 décembre 1983 comme résultat budgétaire cumulé, un solde débiteur de 1 491 838 093 francs.

e) Budget pour ordre

En vertu de l'article de la loi précitée du 21 mai 1984 contenant le budget des Communications, les recettes et les dépenses pour ordre, sont toutes deux évaluées à 2 282 626 000 francs.

Le règlement définitif du budget pour ordre de l'année 1984 est fixé comme suit (voir tableau H):

— Recettes . . . . .	F	2 442 991 913
— Dépenses . . . . .		2 536 976 481

Excédent des dépenses . . . . . F 93 984 569

Qui, compte tenu de l'excédent des recettes sur les dépenses au 31 décembre 1983, soit 215 168 667 francs, ramène l'excédent des recettes au 31 décembre 1984 à 121 184 099 francs.

§ 7. Fonds de construction d'institutions hospitalières et médico-sociales

(Créé par l'article 6 de la loi du 6 juillet 1973 modifiant la loi du 23 décembre sur les hôpitaux)

Le règlement définitif du budget du Fonds de construction d'institutions hospitalières et médico-sociales s'établit comme suit, pour l'année de gestion 1984:

a) Engagements

Les engagements constatés dans le compte établi sous l'autorité du ministre de la Santé publique et de la Famille, dans les limites des crédits d'engagement:

1° Alloués par le décret du 10 février 1984 contenant le budget de la Communauté flamande pour l'année budgétaire 1984, par le décret du 18 janvier 1984 contenant le budget de la Communauté française pour l'année budgétaire 1984, par le décret du 5 avril 1984 contenant le budget de la Communauté germanophone pour l'année budgétaire 1984 et par la loi du 28 mars 1984 contenant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille pour l'année budgétaire 1984, soit 3 564 000 000 de francs.

Ce montant est réparti comme suit:

— Pour la Communauté flamande . . . . .	F	2 470 000 000
— Pour la Communauté française . . . . .		754 000 000
— Pour la Communauté germanophone . . . . .		40 000 000
— Pour le secteur bicommunautaire . . . . .		300 000 000

2° Reportés de l'année 1983, 127 962 000 francs.

Ce montant est réparti comme suit:

— Pour la Communauté flamande . . . . .	F	273 000
— Pour la Communauté française . . . . .		450 000
— Pour la Communauté germanophone . . . . .		38 239 000
— Pour le secteur bicommunautaire . . . . .		89 000 000

3° Alloués par le décret du 18 décembre 1984 ajustant le budget de la Communauté française de l'année 1984, 31 800 000 francs.

4° Ajoutés par la reprise de reports abandonnés par erreur en 1983 pour la Communauté germanophone 248 700 000 francs.

5° Réduits administrativement 240 700 000 francs, soit:

— Pour la Communauté flamande . . . . .	F	237 500 000
— Pour le secteur bicommunautaire . . . . .		3 200 000

6° Diminués par l'abandon de crédits transférables de 1983 89 723 000 francs, soit:

— Pour la Communauté flamande . . . F	273 000
— Pour la Communauté française . . .	450 000
— Pour le secteur bicommunautaire . . .	89 000 000

Ensemble . . . . . F 3 642 039 000

Dont:

— Pour la Communauté flamande . . . F	2 232 500 000
— Pour la Communauté française . . .	785 800 000
— Pour la Communauté germanophone	326 939 000
— Pour le secteur bicommunautaire . . .	296 800 000

S'élèvent à . . . . . F 3 274 140 000

Ces engagements imputés se répartissent comme suit:

— Pour la Communauté flamande . . . F	2 229 432 000
— Pour la Communauté française . . .	782 971 000
— Pour la Communauté germanophone	56 329 000
— Pour le secteur bicommunautaire . . .	205 408 000

Les crédits d'engagement excédant les engagements, soit la somme de 367 899 000 francs, sont reportés à l'année budgétaire 1985 en vertu des dispositions de l'article 15 de la loi du 28 mars 1984 contenant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille de l'année budgétaire 1984 (tableau K, colonnes 2, 3, 4, 5 et 6).

Ils se répartissent comme suit:

— Pour la Communauté flamande . . . F	3 068 000
— Pour la Communauté française . . .	2 829 000
— Pour la Communauté germanophone	270 610 000
— Pour le secteur bicommunautaire . . .	91 392 000

#### b) Recettes

Les recettes enregistrées dans ledit compte s'élèvent ainsi qu'il ressort du tableau H, colonne 3, en annexe, à la somme de 7 030 442 043 francs.

#### c) Dépenses

Les dépenses constatées dans ledit compte dans les limites des crédits de paiement:

1° Alloués par le décret du 10 février 1984 contenant le budget de la Communauté flamande pour l'année budgétaire 1984, par le décret du 18 janvier 1984 contenant le budget de la Communauté française pour l'année budgétaire 1984, par le décret du 5 avril 1984 contenant le budget de la Communauté germanophone pour l'année budgétaire 1984, ainsi que par la loi du 20 mars 1984 contenant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille de l'année 1984, 6 962 700 000 francs.

Ils se répartissent comme suit:

— Pour la Communauté flamande . . . F	2 830 500 000
— Pour la Communauté française . . .	1 135 900 000
— Pour la Communauté germanophone	41 700 000
— Pour le secteur bicommunautaire . . .	315 000 000
— Pour les affaires de l'ex-national . . .	808 300 000
— Pour les affaires ex-Région . . . . .	1 752 000 000
— Pour les affaires nationales . . . . .	79 300 000

2° Transférés de l'année 1983 à l'année budgétaire 1984 1 029 840 617 francs, (tableau K, colonne 3).

3° Les majorations de crédits de 287 050 840 francs.

Dont:

— Alloués par le décret du 21 février 1985 ajustant le budget de la Communauté flamande pour l'année budgétaire 1984 . . . . . F	1 800 000
— Alloués par le décret du 18 décembre 1984, ajustant le budget de la Communauté française de l'année budgétaire 1984 . . . . .	88 700 000
— Alloués par la loi du 25 février 1985, ajustant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille pour l'année budgétaire 1984 . . . . .	43 400 000

— Alloués par le Conseil de la Communauté flamande pour les dépenses effectuées au delà des crédits limitatifs . . . . . 153 150 840

4° Les diminutions de crédits de 20 700 000 francs.

Dont:

— En vertu du décret du 26 novembre 1984 ajustant le budget de la Communauté germanophone pour l'année budgétaire 1984 . . . . . F	1 000 000
— La réduction de crédits qui résulte de l'arrêté royal du 11 octobre 1984 transférant à l'organisme le solde des dotations du secteur bi-communautaire pour l'année 1984 . . . . .	18 000 000
— La réduction de crédits qui résulte de la loi du 25 février 1985 ajustant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille pour l'année budgétaire 1984 . . . . .	1 700 000

Ensemble . . . . . F 8 258 891 457

S'élèvent à . . . . . F 7 575 866 555

Les crédits de paiement qui dépassent les dépenses, soit 683 024 902 francs, sont en vertu de l'article 15 de la loi du 28 mars 1984 contenant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille annulés à concurrence de 95 488 825 francs, reportés à l'année budgétaire 1985 à concurrence de 587 536 077 francs.

Soit:

— Pour la Communauté flamande . . . F	42 605 494
— Pour la Communauté française . . .	7 212 291
— Pour la Communauté germanophone	168 550 000
— Pour le bicommunautaire . . . . .	6 943 000
— Pour les affaires de l'ex-national . . .	186 712 132
— Pour les affaires ex-Régions . . . . .	175 513 160

#### d) Résultat général

Le résultat définitif du budget de l'année de gestion 1984 s'établit comme suit:

Recettes (littera b) . . . . . F	7 030 442 043
Dépenses (littera c) . . . . .	7 575 866 555

Excédent de dépenses . . . . . F 545 424 512

Lequel, compte tenu de l'excédent de recettes existant à la clôture de l'année de gestion précédente, soit 1 175 935 845 francs, ramène l'excédent des recettes au 31 décembre 1984 à 630 511 333 francs.

#### e) Budget pour ordre

En application de l'article 15 de la loi du 28 mars contenant le budget du ministère de la Santé publique et de la Famille pour l'année budgétaire 1984 les recettes et les dépenses pour ordre sont toutes deux évaluées à 154 400 000 francs.

Le règlement définitif du budget pour ordre de l'année 1984 est fixé comme suit:

— Recettes . . . . . F	77 048 706
— Dépenses . . . . .	77 048 706
— Solde . . . . .	0

(voir tableau H).

— Aangenomen.

Adopté.

**De Voorzitter.** — We stemmen later over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

ONTWERP VAN WET TOT TOEKENNING AAN DE  
GENEESHEREN-SPECIALISTEN VAN EEN BIJKO-  
MENDE BONIFICATIE INZAKE PENSIOENEN

*Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen*

PROJET DE LOI ACCORDANT AUX MEDECINS SPECIA-  
LISTES UNE BONIFICATION SUPPLEMENTAIRE EN  
MATIERE DE PENSION

*Discussion générale et vote des articles*

De Voorzitter. — Wij vatten de bespreking aan van het ontwerp van wet tot toekenning aan de geneesheren-specialisten van een bijkomende bonificatie inzake pensioenen.

Nous abordons l'examen du projet de loi accordant aux médecins spécialistes une bonification supplémentaire en matière de pension.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Daar niemand het woord vraagt in de algemene beraadslaging, verklaar ik ze voor gesloten en bespreken wij de artikelen van het ontwerp van wet.

Personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et nous passons à l'examen des articles du projet de loi.

Artikel één luidt:

**Artikel 1.** In de wet van 9 juli 1969 tot wijziging en aanvulling van de wetgeving betreffende de rust- en overlevingspensioenen van het personeel van de openbare sector wordt een artikel 34bis ingevoegd, luidend als volgt:

« Art. 34bis. In de vereffening van de in artikel 32 bedoelde pensioenen brengen de stades die het mogelijk gemaakt hebben de erkenning te bekomen als geneesheer-specialist die verleend wordt door de minister tot wiens bevoegdheid de Volksgezondheid behoort, de toekenning met zich van een tijdsbonificatie van maximum vijf jaar, indien die erkenning een voorwaarde was waaraan de betrokkene heeft moeten voldoen, hetzij bij zijn aanwerving, hetzij bij een latere benoeming.

Het totaal van de bonificaties voortvloeiend uit de toepassing van het eerste lid en van de artikelen 33 en 34 mag niet hoger zijn dan twaalf jaar.

De bepalingen van de artikelen 35 tot 37 en 41 zijn toepasselijk op de in dit artikel bedoelde bonificatie. »

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans la loi du 9 juillet 1969 modifiant et complétant la législation relative aux pensions de retraite et de survie des agents du secteur public, il est inséré un article 34bis, rédigé comme suit:

« Art. 34bis. Dans la liquidation des pensions visées à l'article 32, les stades qui ont permis d'obtenir l'agrément en qualité de médecin spécialiste délivrée par le ministre qui a la Santé publique dans ses attributions, donnent lieu à l'octroi d'une bonification de temps d'une durée maximum de cinq années, si cette agrément a constitué une condition à laquelle l'intéressé a dû satisfaire, soit à l'occasion de son recrutement, soit à l'occasion d'une nomination ultérieure.

Le total des bonifications découlant de l'application de l'alinéa 1<sup>er</sup> et des articles 33 et 34 ne peut excéder douze années.

Les dispositions des articles 35 à 37 et 41 sont applicables à la bonification prévue par le présent article. »

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 2.** Artikel 35, § 1, tweede lid, van dezelfde wet wordt vervangen door wat volgt:

« Indien de betrokkene, tijdens een gedeelte of het geheel van de duur van zijn studies, een beroepsactiviteit heeft uitgeoefend die in aanmerking komt voor het berekenen van een pensioen in een van de Belgische of buitenlandse stelsels van sociale

zekerheid of, indien hij, ten opzichte van een van die stelsels, de duur van zijn studies door persoonlijke stortingen heeft gevalideerd, wordt het gedeelte van dit pensioen dat beantwoordt aan de met de studieperiode samenvallende diensten of dat voortvloeit uit de uitgevoerde validering, afgetrokken van de pensioenverhoging die het gevolg is van de bonificatie. »

**Art. 2.** L'article 35, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la même loi est remplacé par ce qui suit:

« Si pendant tout ou partie de la durée de ses études, l'intéressé a exercé une activité professionnelle qui entre en ligne de compte pour le calcul d'une pension dans un des régimes belges ou étrangers de sécurité sociale, ou s'il a validé, à l'égard d'un de ces régimes, la durée de ses études par des versements personnels, la part de cette pension qui correspond aux services coïncidant avec la période des études ou qui découle de la validation effectuée, est déduite de l'accroissement de pension résultant de la bonification. »

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 3.** In de wet van 16 juni 1970 betreffende de bonificaties wegens diploma's inzake pensioenen van leden van het onderwijs wordt een artikel 2bis ingevoegd, luidend als volgt:

« Art. 2bis. In de vereffening van de rustpensioenen verleend aan de in artikel 1 bedoelde personen brengen de stades die het mogelijk gemaakt hebben de erkenning te bekomen als geneesheer-specialist die verleend wordt door de minister tot wiens bevoegdheid de Volksgezondheid behoort, de toekenning met zich van een tijdsbonificatie van maximum vijf jaar, indien deze erkenning voor het uitoefenen van een gespecialiseerd ambt vereist werd.

Het totaal van de bonificaties voortvloeiend uit de toepassing van het eerste lid en van artikel 2 mag niet hoger zijn dan twaalf jaar.

De bepalingen van de artikelen 3 tot 6 en 8 zijn toepasselijk op de in dit artikel bedoelde bonificatie. »

**Art. 3.** Dans la loi du 16 juin 1970 relative aux bonifications pour diplômes en matière de pensions des membres de l'enseignement, il est inséré un article 2bis, rédigé comme suit:

« Art. 2bis. Dans la liquidation des pensions de retraite allouées aux personnes visées à l'article 1<sup>er</sup>, les stades qui ont permis d'obtenir l'agrément en qualité de médecin spécialiste délivrée par le ministre qui a la Santé publique dans ses attributions, donnent lieu à l'octroi d'une bonification de temps d'une durée maximum de cinq années, si cette agrément a été requise pour l'exercice d'une fonction spécialisée.

Le total des bonifications découlant de l'application de l'alinéa 1<sup>er</sup> et de l'article 2 ne peut excéder douze années.

Les dispositions des articles 3 à 6 et 8 sont applicables à la bonification prévue par le présent article. »

— Aangenomen.

Adopté.

**Art. 4.** Artikel 4, § 1, tweede lid, van dezelfde wet wordt vervangen door wat volgt:

« Indien de betrokkene, tijdens de hele duur van zijn studies of een gedeelte ervan, een beroepsactiviteit heeft uitgeoefend die in aanmerking komt voor het berekenen van een pensioen in een van de Belgische of buitenlandse stelsels van sociale zekerheid of, indien hij, ten opzichte van een van die stelsels, de duur van zijn studies door persoonlijke stortingen heeft gevalideerd, wordt het gedeelte van dit pensioen dat beantwoordt aan de met de studieperiode samenvallende diensten of dat voortvloeit uit de uitgevoerde validering, afgetrokken van de pensioenverhoging die het gevolg is van de bonificatie. »

**Art. 4.** L'article 4, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

« Si pendant tout ou partie de la durée de ses études, l'intéressé a exercé une activité professionnelle qui entre en ligne de compte pour le calcul d'une pension dans un des régimes belges ou

étrangers de la sécurité sociale, ou s'il a validé, à l'égard d'un de ces régimes, la durée de ses études par des versements personnels, la part de cette pension qui correspond aux services coïncidant avec la période des études ou qui découle de la validation effectuée, est déduite de l'accroissement de pension résultant de la bonification.»

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 5. § 1. De op de datum van de inwerkingtreding van deze wet lopende rustpensioenen worden op aanvraag van de belanghebbenden herzien, rekening houdend met de nieuwe bepalingen die worden ingevoegd door de artikelen 1 en 3. Hetzelfde geldt voor de overlevingspensioenen die zijn toegekend met toepassing van de wet van 15 mei 1984 houdende maatregelen tot harmonisering in de pensioenregelingen.

§ 2. De in § 1 bedoelde aanvraag tot herziening moet worden gericht aan de overheid die de pensioenregeling waaraan de belanghebbenden zijn onderworpen, beheert. Ze heeft uitwerking op de eerste dag van de maand volgend op die gedurende welke ze wordt ingediend. Indien ze echter ingediend wordt vóór het verstrijken van de zesde maand volgend op die gedurende welke deze wet in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt, heeft ze uitwerking op de datum van inwerkingtreding van deze wet.

§ 3. Het herziene bedrag wordt verkregen door het nominale bedrag van het pensioen dat van kracht is op de vooravond van de datum waarop de herziening uitwerking moet hebben, te vermenigvuldigen met de verhouding tussen het nominale bedrag dat het pensioen oorspronkelijk zou hebben bereikt indien het was vastgesteld rekening houdend met de bonificatie, en het oorspronkelijke nominale bedrag.

Deze verhouding wordt vastgesteld tot en met de vierde decimaal. Voor het vaststellen ervan wordt in voorkomend geval rekening gehouden met de wijzigingen in de duur van de in aanmerking komende diensten of van de eraan verbonden tantièmes, die zich hebben voorgedaan tussen de ingangsdatum van het pensioen en de datum waarop de herziening uitwerking heeft.

Art. 5. § 1<sup>er</sup>. Les pensions de retraite en cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi sont révisées à la demande des intéressés, compte tenu des nouvelles dispositions insérées par les articles 1 et 3. Il en est de même pour les pensions de survie accordées en application de la loi du 15 mai 1984 portant mesures d'harmonisation dans les régimes de pension.

§ 2. La demande de révision prévue au § 1<sup>er</sup>, doit être adressée à l'autorité qui gère le régime de pension auquel les intéressés sont soumis. Elle produit ses effets le premier jour du mois qui suit celui au cours duquel elle est introduite. Toutefois, si elle est introduite avant l'expiration du sixième mois suivant celui au cours duquel la présente loi aura été publiée au *Moniteur belge*, elle produit ses effets à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

§ 3. Le taux révisé est obtenu en multipliant le montant nominal de la pension en vigueur la veille de la date à laquelle la révision doit produire ses effets par le rapport existant entre le montant nominal que la pension aurait atteint initialement si elle avait été établie compte tenu de la bonification, et le montant nominal initial.

Ce rapport est établi jusqu'à la quatrième décimale inclusivement. Pour sa détermination, il est tenu compte, le cas échéant, des modifications de la durée des services admissibles ou de tantièmes y afférents, survenus entre la date de prise de cours de la pension et celle à laquelle la révision produit ses effets.

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 6. Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op die gedurende welke ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 6. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*.

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — We stemmen later over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Zoals eerder werd beslist, onderbreken wij hier onze werkzaamheden.

Comme convenu, nous interrompons ici nos travaux.

De Senaat vergadert opnieuw morgen, dinsdag 3 juli 1990, te 10 uur.

Le Sénat se réunira demain, mardi 3 juillet 1990, à 10 heures.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(De vergadering wordt gesloten te 22 h 40 m.)

(La séance est levée à 22 h 40 m.)