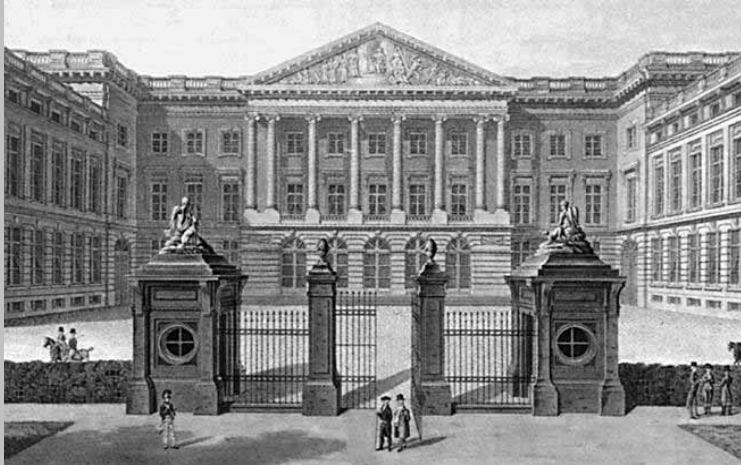


**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2004-2005**



**3-122**

Séances plénières  
Jeudi 7 juillet 2005

Séance du matin

**Annales**

**Belgische Senaat**

**Gewone Zitting 2004-2005**

## **Handelingen**

Plenaire vergaderingen

Donderdag 7 juli 2005

Ochtendvergadering

**3-122**

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)

#### Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
CDH	Centre Démocrate Humaniste
ECOLO	Écologistes
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
PS	Parti Socialiste
SP.A-SPIRIT	Socialistische Partij Anders – SPIRIT
VL. BELANG	Vlaams Belang
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:  
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

**Sommaire**

Projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière (Doc. 3-1269) (Procédure d'évocation) .....	4
Discussion générale .....	4
Discussion des articles .....	22
Demande d'explications de M. Hugo Vandenberghe au ministre de la Mobilité sur «le recyclage des véhicules retirés de la circulation» (n° 3-926) .....	22
Demande d'explications de M. Bart Martens au ministre de la Mobilité sur «l'enregistrement des voitures automobiles dans le cadre de l'obligation de recyclage» (n° 3-951) .....	22
Proposition de loi complétant la loi du 3 janvier 1933 relative à la fabrication, au commerce et au port des armes et au commerce des munitions, en ce qui concerne les bombes à fragmentation (de M. Philippe Mahoux, Doc. 3-1152) .....	25
Discussion générale .....	25
Discussion des articles .....	35
Excusés .....	35

**Inhoudsopgave**

Wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (Stuk 3-1269) (Evocatieprocedure) .....	4
Algemene bespreking .....	4
Artikelsgewijze bespreking .....	22
Vraag om uitleg van de heer Hugo Vandenberghe aan de minister van Mobiliteit over «de recyclage van afgedankte wagens» (nr. 3-926) .....	22
Vraag om uitleg van de heer Bart Martens aan de minister van Mobiliteit over «de registratie van wagens in het kader van de verwerkingsplicht» (nr. 3-951) .....	22
Wetsvoorstel tot aanvulling van de wet van 3 januari 1933 op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapens en op de handel in munitie, wat betreft de fragmentatiebommen (van de heer Philippe Mahoux, Stuk 3-1152) .....	25
Algemene bespreking .....	25
Artikelsgewijze bespreking .....	35
Berichten van verhindering .....	35

**Présidence de Mme Anne-Marie Lizin***(La séance est ouverte à 10 h 10.)***Projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière (Doc. 3-1269) (Procédure d'évocation)****Discussion générale**

**M. Flor Koninckx (SP.A-SPIRIT)**, rapporteur. – *Je fais un bref rapport oral. La version imprimée suivra.*

*Ce projet de loi a été adopté le 30 juin 2005 par la Chambre des représentants et a été examiné le 5 juillet en commission des Finances et des Affaires économiques, en présence du ministre de la Mobilité. Celui-ci a présenté les dispositions nouvelles modifiant la loi du 7 février 2003. La loi comporte quatre chapitres.*

*Le premier point traite de la surveillance des règlements de circulation complémentaires. La loi relative à la police de la circulation routière tendait à supprimer la surveillance par l'État fédéral des règlements complémentaires des communes. De la sorte, la compétence de contrôle des Régions se retrouvait cependant également supprimée. Cette dernière compétence a été rétablie en réponse à une remarque de la Cour d'arbitrage. Le pouvoir fédéral de tutelle n'est, lui, pas rétabli.*

*Le deuxième point concerne la catégorisation des infractions. La principale modification porte sur l'article 29 des lois relatives à la police de la circulation routière. Cet article permet de catégoriser les infractions et constitue l'essentiel de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière. Cet article est adapté pour répondre aux observations de la Cour d'arbitrage. Le ministre a souligné que la modification proposée de l'article 29 est le fruit d'un consensus obtenu au terme d'une vaste concertation avec toutes les parties concernées, comme les services de police, les parquets, le mouvement représentant les piétons, etc. Dans la catégorisation proposée, c'est la prévention des accidents qui préside à la détermination de l'infraction. Le ministre a observé que selon le Conseil d'État la catégorisation n'était pas assez précise et qu'il fallait utiliser des critères plus pointus. Après examen et en concertation avec le Conseil des ministres, le ministre a décidé de ne pas suivre l'avis du Conseil d'État, considérant qu'il est impossible de préciser davantage les termes « indirectement » et « directement ».*

*Le troisième point concerne le retrait du permis de conduire. Selon la Cour d'arbitrage, ce retrait par le procureur du Roi pour une période de plus de 15 jours ne peut être considéré comme une mesure de sécurité. Cette observation est à mon sens judicieuse. Le texte a été adapté de sorte que le procureur du Roi ne peut retirer le permis de conduire que pour une période de 15 jours maximum, avec reconduction possible de deux fois trois mois prononcée par le seul juge de police.*

*Le quatrième point concerne le stationnement momentané. Le projet revient à l'intention initiale du législateur. La portée de la dépenalisation est ainsi précisée dans la loi même, comme le demandaient les communes.*

**Voorzitter: mevrouw Anne-Marie Lizin***(De vergadering wordt geopend om 10.10 uur.)***Wetsontwerp tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (Stuk 3-1269) (Evocatieprocedure)****Algemene bespreking**

**De heer Flor Koninckx (SP.A-SPIRIT)**, rapporteur. – Ik geef een kort mondeling verslag. De gedrukte versie volgt later.

Dit wetsontwerp, dat op 30 juni 2005 werd aangenomen door de Kamer van Volksvertegenwoordigers, werd op 5 juli besproken in de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden, in aanwezigheid van de minister van Mobiliteit, die een uiteenzetting gaf van de nieuwe bepalingen tot wijziging van de wet 7 februari 2003. De wet bevat vier hoofdpunten.

Het eerste punt heeft betrekking op het toezicht op de aanvullende verkeersreglementen. De verkeerswet beoogde de afschaffing van het toezicht van de federale overheid op de aanvullende, door de gemeenten uitgevaardigde verkeersreglementen. Daardoor werd evenwel ook de toezichtsbevoegdheid van de gewesten afgeschaft. Gevolg gevend aan een opmerking van het Arbitragehof wordt dat laatste toezicht in ere hersteld. De federale toezichtsbevoegdheid blijft afgeschaft, zoals oorspronkelijk bedoeld was.

Het tweede punt gaat over de categorisering van de overtredingen. De belangrijkste wijziging betreft de aanpassing van artikel 29 van de wetten betreffende de politie op het wegverkeer. Dat artikel bevat de bevoegdheid om overtredingen te categoriseren en vormt tevens de kern van de nieuwe verkeerswet. Het wordt aangepast om tegemoet te komen aan de opmerkingen van het Arbitragehof. De minister beklemtoonde in zijn betoog dat de voorgestelde wijziging van artikel 29 het resultaat is van een consensus, bereikt na ruim overleg met alle betrokken partijen, zoals de politiediensten, de parketten, de voetgangersbeweging, de fietsersbond, de automobilistenclubs, enzovoort. In de voorgestelde categorisering is ongelukken voorkomen het uitgangspunt voor het bepalen van de overtreding. De minister merkte op dat de Raad van State in zijn advies verklaart dat de categorisering onvoldoende duidelijk is en dat scherpere criteria moeten worden gehanteerd. Na onderzoek en in overleg met de ministerraad heeft de minister beslist de Raad van State niet te volgen. Hij zegt terecht dat de begrippen 'onrechtstreeks' en 'rechtstreeks', zoals andere termen in aanverwante rechtstakken, niet preciezer kunnen worden omschreven.

Het derde punt gaat over de intrekking van het rijbewijs. De intrekking van het rijbewijs door de procureur des Konings voor een periode langer dan 15 dagen kan volgens het Arbitragehof niet als een beveiligingsmaatregel worden beschouwd. Ik vind dat een terecht opmerking. De tekst werd aangepast zodat de intrekking van het rijbewijs door de procureur des Konings maar voor maximaal 15 dagen mag gelden, met een mogelijk verlenging van tweemaal drie

*Au cours de la discussion générale, Mme Durant a observé qu'on ne prête pas assez attention aux usagers faibles. Le ministre a réfuté toutes les remarques. Même le Conseil d'État a estimé qu'on était très attentif aux usagers faibles. Mme Durant a aussi objecté que le ministre n'a pas suivi le Conseil d'État quant à la spécification des infractions. Le ministre a réfuté les remarques relatives à la réduction des amendes et au manque de statistiques correctes. Le baromètre publié chaque mois par le ministre sur la base des données des parquets assure une bonne information sur le suivi et l'évolution du nombre d'accidents.*

*Mme Van dermeersch s'est demandée pour quelle raison l'amende peut être réduite à un euro, niveau inférieur à la limite minimale. Le ministre a répondu qu'il n'a fait que rétablir une possibilité existant par le passé. Il faut faire confiance aux juges de police.*

*Mme Anseeuw a estimé qu'une période transitoire était nécessaire. Le ministre a répondu que diverses organisations ont en effet demandé que la loi n'entre pas en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre mais le 1<sup>er</sup> février 2006, afin de permettre aux services de police et aux parquets de prendre les dispositions nécessaires.*

*Enfin, Mme Zrihen a posé des questions sur la méthode statistique. Le ministre a répondu que le baromètre mensuel compare les chiffres avec ceux de la même période de l'année précédente. Mme Zrihen a également parlé de la répartition des moyens du Fonds des amendes routières, devenu le Fonds de la sécurité routière. C'est un point délicat car la Flandre réclame 80% et la Wallonie souhaite davantage que les 20% restants. Cette discussion a été évitée pour l'instant mais le ministre a précisé que le Fonds de la sécurité routière rapporterait 20 millions d'euros en plus que l'année dernière.*

*La commission a adopté l'ensemble du projet de loi par 9 voix, deux membres s'étant abstenus.*

*(M. Hugo Vandenberghe, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel.)*

**M. Jean-Marie Dedecker (VLD).** – *Le ministre n'a rien à craindre. Je m'exprimerai au nom du groupe VLD, ce qui n'est pas toujours le cas, et je citerai de nombreux points positifs.*

*La loi relative à la police de la circulation routière de 2003 était née sous une mauvaise étoile. Son objectif, la réduction drastique du nombre de victimes de la route, était pourtant noble et ambitieux. La législation a toutefois accusé de*

maanden, die enkel door de politierechter mag worden uitgesproken.

Het vierde punt gaat over het tijdelijk parkeren. Het wetsontwerp keert terug naar de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever. De draagwijdte van de depenalisering wordt daardoor in de wet zelf opgenomen zoals gevraagd door de gemeenten.

Tijdens de algemene bespreking merkte mevrouw Durant op dat onvoldoende aandacht wordt besteed aan de zwakke weggebruikers. De minister heeft alle opmerkingen weerlegd. Zelfs de Raad van State heeft geantwoord dat meer dan voldoende aandacht wordt geschonken aan de zwakke weggebruikers. Mevrouw Durant wierp ook op dat de minister de Raad van State niet is gevolgd wat betreft de specificatie van de inbreuken. De opmerkingen over de verlaging van de boetes en het gebrek aan fatsoenlijke statistieken werden weerlegd door de minister. De barometer die maandelijks door de minister wordt gepubliceerd op basis van de gegevens van de parketten, levert goede informatie op over de opvolging en het verloop van het aantal ongevallen.

Mevrouw Van dermeersch vroeg zich af waarom de geldboete tot 1 euro mag worden verlaagd, dus onder de minimale grens. De minister verduidelijkte dat die mogelijkheid vroeger ook bestond, afgeschafte werd door de wet van februari 2003 en nu opnieuw wordt ingevoerd. We moeten in dit opzicht vertrouwen geven aan de politierechters.

Mevrouw Anseeuw was van oordeel dat een overgangperiode nodig is. De minister antwoordde dat verschillende organisaties inderdaad hebben gevraagd om de wet niet op 1 oktober, maar op 1 februari 2006 in werking te laten treden, dit om politiediensten en parketten de gelegenheid te geven de nodige schikkingen te treffen.

Ten slotte heeft mevrouw Zrihen vragen gesteld over de statistische methode. De minister antwoordde dat de maandelijks barometer de cijfers vergelijkt met die van dezelfde periode van het jaar voordien. Mevrouw Zrihen had ook een opmerking over de verdeling van de middelen van het vroegere boetefonds, nu het verkeersveiligheidsfonds. Dit is een moeilijke discussie omdat Vlaanderen 80 procent vraagt en Wallonië meer dan de resterende 20 procent wenst. Deze discussie werd voorlopig uit de weg gegaan. De minister kon echter melden dat het verkeersveiligheidsfonds 20 miljoen euro meer zal opbrengen dan vorig jaar.

De commissie heeft het wetsontwerp in zijn geheel aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Ik dank de diensten van de Senaat voor het snelle, maar accurate verslag.

*(Voorzitter: de heer Hugo Vandenberghe, ondervoorzitter.)*

**De heer Jean-Marie Dedecker (VLD).** – De minister hoeft niets te vrezen. Ik zal namens de VLD-fractie spreken, wat niet altijd het geval is, en heel wat positieve punten aanstippen.

De verkeerswet van 2003 was onder een slecht gesternte geboren. Nochtans was de doelstelling het aantal verkeersdoden drastische te verlagen, nobel en ambitieus. De wetgeving vertoonde echter op verschillende vlakken grote

*grandes lacunes dans plusieurs domaines. C'est ce qui est ressorti de divers arrêts rendus en 2004 par la Cour d'arbitrage et qui ont miné les principaux piliers de la loi relative à la police de la circulation routière.*

*Cette loi devait donc être revue. C'est pourquoi le gouvernement a déposé un projet de loi modifiant, dans cette loi, la partie relative à l'ordre de paiement qui serait appelé à l'avenir l'ordonnance de paiement. Il s'agit d'une procédure plus facile qui doit permettre une perception plus aisée des amendes. Le VLD s'est montré sceptique dès le début et les auditions organisées à la Chambre n'ont fait que renforcer notre sentiment. Presque tous les experts se sont clairement demandés s'il fallait créer un nouveau système distinct pour la perception des amendes. Dans la pratique, il ne rapporterait en effet pas grand-chose car la plupart des infractions constatées au code de la route donnent déjà lieu aujourd'hui à une perception immédiate ou à une transaction. Le juge de police ne doit rendre un jugement que dans un nombre très limité de cas. De plus, dans nombre de ceux-ci, l'affaire est classée sans suite pour une raison valable.*

*Le risque était donc grand de créer une nouvelle procédure qui après coup se révélerait totalement inutile et inefficace. En outre, elle surchargerait encore la justice.*

*Ce n'est pas le système de perception qui doit être modifié, c'est le système de paiement actuel, assez archaïque, qui pose davantage problème au VLD. Quiconque commet une infraction doit encore toujours se rendre au bureau de poste le plus proche qui n'est la plupart du temps ouvert que durant les heures de bureau et parfois aussi le samedi matin. Après avoir fait la file pendant un certain temps, on peut enfin acheter des timbres-amendes avant de remplir le formulaire puis de couper et de coller les timbres. Le paiement par des timbres-amendes représente également une surcharge exagérée pour les services de police et les parquets.*

*Le VLD plaide donc depuis longtemps pour un système de paiement plus moderne. La technologie actuelle offre en effet des solutions moins coûteuses et plus pratiques. À l'avenir, il devra être possible de payer une amende par virement, par home ou phone banking voire par carte de paiement ou de crédit, et non plus au moyen de timbres-amendes moyenâgeux.*

*Cela n'a pas non plus échappé au gouvernement car il veille à réformer. Nous espérons que le nouveau système pourra entrer en vigueur en même temps que la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière. Nous demandons donc que les ministres en fassent une priorité. Plusieurs d'entre eux doivent mettre leurs préférences de côté et appliquer le test Kafka.*

*L'idée initiale de rafistoler la loi relative à la police de la circulation routière est finalement devenue une révision complète. Les parties essentielles avaient fait l'objet de graves critiques, ce qui, dans certains cas, a débouché sur un arrêt de la Cour d'Arbitrage. C'est pourquoi le gouvernement a décidé de prendre une initiative législative.*

*Les idées finalement reprises dans le texte ont d'abord fait l'objet de discussions à la commission sur la sécurité routière. L'implication dans ces discussions des personnes actives sur le terrain peut être considérée comme un progrès. Un tel débat préalable augmente entre autres la base sociale*

hiaten. Dat bleek uit verschillende arresten die het Arbitragehof in de loop van 2004 velde en waarbij de belangrijkste pijlers van de verkeerswet onderuit werden gehaald.

De verkeerswet van 2003 moest dus worden herwerkt. Daarom diende de regering een wetsontwerp in dat betrekking had op een onderdeel van de verkeerswetgeving, namelijk het bevel tot betaling, dat later de beschikking tot betaling zou worden genoemd. Het ging hierbij om een vlottere procedure die een vlottere inning van de boetes mogelijk moest maken. De VLD stelde zich vanaf het begin sceptisch op en de hoorzittingen in de Kamer hebben ons alleen maar in ons aanvoelen gesterkt. Bijna alle experts stelden luidop de vraag of een nieuw en apart systeem voor de inning van boetes moest worden gecreëerd. Dat zou in de praktijk immers weinig bijbrengen omdat het leeuwendeel van de vastgestelde verkeersovertredingen nu reeds via een onmiddellijke inning of een minnelijke schikking wordt afgehandeld. Slechts in een zeer beperkt aantal gevallen moet de politierechter een uitspraak doen. Bovendien wordt in veel gevallen met een gegronde reden geseponneerd.

Het gevaar was dan ook groot dat een nieuwe procedure in het leven zou worden geroepen die achteraf compleet nutteloos en inefficiënt zou blijken. Bovendien zou justitie bijkomend worden belast.

Niet het inningssysteem moet worden gewijzigd, de VLD heeft meer problemen met het huidige, vrij archaische betalingssysteem. Wie een overtreding begaat, moet zich nog altijd naar het dichtstbijzijnde postkantoor begeven, dat meestal alleen tijdens de kantooruren en soms ook op zaterdagochtend geopend is. Na een tijdje in de rij te hebben gestaan kunnen dan eindelijk fraudegevoelige boetezegels worden gekocht, waarna nog wat schrijf-, knip- en plakwerk volgt. Ook voor de politiediensten en de parketten betekent betalen via boetezegels een overdreven en voorbijgestreefde rompslomp.

De VLD pleit dan ook sinds lang voor een moderner betalingssysteem. De moderne technologie biedt immers goedkopere en meer praktische alternatieven. Het moet in de toekomst mogelijk zijn om via een overschrijving, *home* of *phone banking*, of zelfs betaal- of kredietkaarten een boete te betalen in plaats van via de aankoop van middeleeuwse boetezegels.

Dit is ook de regering niet ontgaan want blijkbaar maakt ze werk van een hervorming. Hopelijk kan dit nieuwe systeem tegelijk met de nieuwe verkeerswet in werking treden. We vragen dan ook dat de ministers hiervan een prioriteit maken. Verschillende ministers moeten hun profileringsdrang even opzijzetten en de Kafka-test moet worden uitgevoerd.

Het oorspronkelijk idee van het sleutelen aan de verkeerswet is uiteindelijk een volledige herziening geworden. Op de essentiële onderdelen was hevige kritiek gerezen, wat in een aantal gevallen geleid heeft tot een arrest van het Arbitragehof. Daarom heeft de regering beslist om een wetgevend initiatief te nemen.

De ideeën die uiteindelijk in de tekst werden opgenomen werden eerst besproken in de federale verkeersveiligheidscommissie. Dat degenen die op het terrein werkzaam zijn bij de besprekingen werden betrokken mag als

*dont bénéficient les mesures.*

*Le groupe VLD souligne de nombreux éléments positifs du présent texte.*

*Tout d'abord, la loi intègre un classement clair des infractions. Elle ne devient pas pour autant plus sévère mais plus logique.*

*Le classement est établi selon le critère de la conséquence du risque sur la sécurité routière. Plus le risque d'accident est grand, plus élevée est l'amende. C'est un principe non pas sévère mais logique.*

*La première catégorie, la plus basse, est celle du danger indirect, lorsque la sécurité des personnes est indirectement mise en danger, par exemple parce qu'un véhicule est mal garé.*

*La deuxième catégorie est celle du danger direct, lorsque la sécurité des personnes est directement mise en péril, par exemple quand un véhicule est garé dangereusement, quand on franchit un feu orange ou quand on ne respecte pas les règles de priorité.*

*La troisième catégorie est celle du danger inévitable, lorsque la sécurité des personnes est inmanquablement mise en danger par le franchissement d'un feu rouge, par la conduite sans phares la nuit ou par le non-respect d'une interdiction de dépassement.*

*La dernière catégorie, la plus grave, concerne les comportements dérangeants tels que les demi-tours sur une autoroute, les courses urbaines pour l'instant très en vogue ou le franchissement d'une barrière abaissée de passage à niveau.*

*Les super-amendes disparaissent partiellement, ce qui est une évolution positive. Le VLD s'y est toujours opposé – et moi un peu plus que mon parti – parce ce qu'elles sont essentiellement antisociales. Une augmentation supplémentaire des amendes était donc pour nous totalement inacceptable. Elles doivent sanctionner et non ruiner.*

*En outre les états généraux de la sécurité routière n'ont jamais vraiment été partisans de super-amendes. Il est d'ailleurs apparu aux Pays-Bas que des amendes moins élevées couplées à une plus grande probabilité d'être pris, sont plus efficaces que des amendes colossales qui sont en outre considérées comme une escroquerie par le public. Malheureusement, malgré tous les avertissements, la décision est prise trois ans trop tard. Le conseil des procureurs avait déjà mis en garde dans une lettre du 6 décembre 2002 contre les super-amendes socialement injustes. Heureusement, aujourd'hui, on répond aux aspirations. Nous nous réjouissons que la plupart des infractions au code de la route coûteront moins cher aux citoyens. La nouvelle loi n'est à cet égard pas plus sévère mais plus logique. Cela fait toujours plaisir d'avoir raison, également en politique et certainement après trois ans de lutte.*

*La réduction des super-amendes résulte de deux éléments. D'une part, une vingtaine d'infractions passent dans une catégorie inférieure. D'autre part, les montants des amendes sont en général réduits.*

*L'amende pour la première catégorie, les infractions mineures, reste fixée à 50 euros. Pour la deuxième catégorie,*

*een vooruitgang worden beschouwd. Een degelijk debat vooraf verhoogt onder meer het maatschappelijk draagvlak van de maatregelen.*

*De VLD-fractie merkt heel wat positieve elementen op in de voorliggende tekst.*

*Voor het eerst wordt in de verkeerswet een duidelijke indeling van de verkeersovertredingen opgenomen. De verkeerswet wordt op die manier niet strenger, wel logischer.*

*De indeling gebeurt volgens het criterium van het veroorzaken van risico op verkeersonveiligheid. Hoe groter het risico op een verkeersongeval, hoe hoger de boete. Dit is geen streng maar een logisch principe.*

*De eerste en laagste categorie is deze van het indirect gevaar, wanneer onrechtstreeks de veiligheid van personen in gevaar wordt gebracht, bijvoorbeeld door een voertuig verkeerd te parkeren.*

*De tweede categorie is deze van het directe gevaar, wanneer de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar wordt gebracht, bijvoorbeeld een voertuig op een gevaarlijke manier parkeren, rijden door het oranje licht of het niet respecteren van de voorrangregels.*

*De derde categorie is deze van het onvermijdelijk gevaar, de omstandigheden waarbij de veiligheid van personen onvermijdelijk in gevaar wordt gebracht door het negeren van een rood licht, 's nachts zonder lichten rijden of het negeren van een inhaalverbod.*

*De laatste en zwaarste categorie betreft het storend gedrag, zoals het keren op een autoweg, de welbekende straatraces die momenteel opgang maken of het negeren van een neergelaten slagboom bij een spooroverweg.*

*Een positieve evolutie is dat de superboetes gedeeltelijk verdwijnen. De VLD heeft zich altijd tegen deze boetes verzet – ik iets meer dan mijn partij – omdat superboetes vooral antisociaal zijn. Voor ons was een verdere stijging van de boetes dan ook totaal onaanvaardbaar. Boetes moeten sanctioneren, niet ruïneren.*

*Bovendien was ook de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid nooit echt voorstander van superboetes. In Nederland is trouwens gebleken dat lagere boetes, gekoppeld aan een grotere pakkans, effectiever zijn dan torenhoge boetes, die door het publiek daarenboven worden aanzien als geldklopperij. Jammer genoeg wordt de beslissing, ondanks alle waarschuwingen, drie jaar te laat genomen. De raad van procureurs waarschuwde in een schrijven van 6 december 2002 reeds voor de sociaal onrechtvaardige superboetes. Gelukkig wordt nu aan de verzuchting tegemoetgekomen. Het verheugt ons dat het overgroot deel van de verkeersovertredingen de burger minder zullen kosten. Ook in dit opzicht is de nieuwe verkeerswet niet strenger, maar logischer. Het doet altijd deugd gelijk te krijgen, ook in de politiek, zeker na drie jaar vechten.*

*De verlaging van de superboetes is het gevolg van twee elementen. Enerzijds verhuizen een twintigtal overtredingen naar een lagere categorie. Anderzijds worden de prijzen van de boetes in het algemeen verlaagd.*

*De boete voor de eerste categorie van overtredingen, de lichte overtredingen, blijft op 50 euro hangen. Voor de tweede*

*celle des infractions mettant indirectement en danger la sécurité des personnes, l'amende est de 100 euros alors qu'actuellement elle est encore de 150 euros. Pour la troisième catégorie d'infractions, celles qui mettent directement en danger la sécurité des personnes, l'amende est ramenée de 175 à 150 euros. Il eût été préférable de faire passer le tarif de 50 euros à 30 mais je me suis laissé dire que les services de police surtout se réjouissent du maintien de l'amende de 50 euro car le Fonds des amendes est pour eux une nouvelle source de revenus.*

*Non seulement les tarifs baissent mais bon nombre d'infractions passent dans une catégorie inférieure. Par exemple, une infraction simple de stationnement descend d'une catégorie et l'amende passe de 150 à 50 euros. Tous les conducteurs feraient bien de se procurer un kit gsm mains libres. La mesure transitoire qui s'appliquera jusqu'à 2006 permettra à chacun de s'équiper.*

*Autre mesure positive, la catégorisation des infractions pour excès de vitesse. On instaure la progressivité pour les amendes liées aux excès de vitesse. La police et le parquet tiendront donc bien mieux compte de la vitesse réelle du véhicule. Les amendes sont désormais appliquées en fonction du nombre de kilomètres à l'heure au-delà de la vitesse autorisée. Cela rend le système plus réaliste, plus équitable et plus acceptable et les tarifs des amendes baissent. Un conducteur qui roule à 110 km à l'heure là où la vitesse est limitée à 90 risque actuellement une amende de 150 euros. À l'avenir l'amende sera ramenée à 55 euros. On respecte la logique du système : les conducteurs qui roulent vraiment trop vite devront déboursier plus qu'aujourd'hui. C'est parfaitement logique car celui qui roule à 130 km à l'heure là où la vitesse est limitée à 90 augmente le risque d'accident et met en danger la sécurité d'autrui.*

*Si dans l'ensemble la loi est positive, je voudrais cependant formuler quelques critiques.*

*La première concerne la classification en quatre catégories. Alors que le Conseil d'État estime que certaines définitions manquent de clarté, la Cour d'arbitrage estime au contraire que le législateur doit se borner à fixer des critères généraux de classification des infractions et que les détails peuvent être réglés par arrêté royal. Pour éviter des interprétations ultérieures et exclure toute marge d'erreur, il nous paraît primordial d'explicitier ce point. Il serait en effet regrettable qu'il faille à nouveau annuler ou suspendre des dispositions.*

*La loi relative à la circulation routière n'a nul besoin qu'on rouvre la boîte de Pandora et compromette ainsi la sécurité juridique. C'est pourquoi la Chambre a proposé en extremis une construction par laquelle les arrêtés d'exécution doivent être ratifiés dans l'année par le parlement. Bien que cette méthode soit encore utilisée, fût-ce dans des circonstances exceptionnelles, il s'agit d'un procédé curieux et ce n'est sans doute pas la solution la plus élégante pour répondre à la remarque du Conseil d'État. De cette manière, les arrêtés royaux ne pourront sans doute plus être modifiés par le pouvoir exécutif mais seulement par le législatif. Il est donc dommage qu'on n'ait pas le temps d'organiser un débat de fond.*

*Une deuxième remarque concerne l'article 18 de la loi sur la circulation routière.*

catégorie, overtredingen die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen, geldt een tarief van 100 euro. Nu is dat nog 150 euro. Voor de derde categorie, overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen, wordt de boete teruggebracht van 175 naar 150 euro. Het was beter geweest het tarief van 50 euro tot 30 euro te laten dalen, maar ik heb mij laten vertellen dat vooral de politiediensten heel tevreden zijn dat de boete van 50 euro gehandhaafd blijft, omdat ze in het Boetefonds een nieuwe inkomstenbron hebben gevonden. Het fonds wordt op die manier een soort fonds van indirecte belastingen ten voordele van de politiediensten.

De boetetarieven dalen dus, maar ook heel wat overtredingen verschuiven naar een lagere categorie. Ter verduidelijking een voorbeeld: een gewone parkeerovertreiding verschuift één categorie, zodat de boete zakt van 150 naar 50 euro. Burgers die nog niet over een handenvrije gsm-kit beschikken, raden we aan er een aan te schaffen. We zijn zeer tevreden dat er op dit punt tot 2006 een overgangsmaatregel geldt, zodat iedereen voldoende tijd krijgt.

Een andere positieve maatregel is de indeling van de snelheidsovertredingen. Voortaan gelden progressieve boetetarieven in de plaats van een vast en hoog tarief. Politie en parket zullen dus veel beter rekening houden met de effectief gereden snelheid. Men wordt beboet per kilometer dat men te snel rijdt. Dat maakt het systeem realistischer, rechtvaardiger en aanvaardbaarder en het doet de boetetarieven dalen. Alweer kan een voorbeeld meer duidelijkheid geven. Wie vandaag in België iets te hard op het gaspedaal trapt en 110 kilometer per uur rijdt waar hij maar 90 mag, riskeert een boete van 150 euro, wat beschouwd mag worden als een flinke hap uit het budget. In het nieuwe systeem wordt dit teruggebracht tot een aanvaardbare 55 euro. Ook hier blijft de logica van het systeem behouden: wie echt te snel rijdt, krijgt een hogere boete dan vandaag. Ook dat is perfect logisch, want wie 130 kilometer per uur rijdt op een plaats waar hij maar 90 mag, vergroot het risico op een ongeval en brengt de veiligheid van anderen in gevaar.

Hoewel we het geheel van de wet positief beoordelen, heb ik toch enkele kritische opmerkingen.

Een eerste kritische noot betreft de indeling in vier categorieën. De Raad van State vindt niet alle omschrijvingen duidelijk genoeg. Het Arbitragehof is daarentegen van oordeel dat de wetgever enkel de algemene criteria voor de indeling van de overtredingen moet vastleggen en dat de verdere details met een koninklijk besluit kunnen worden ingevuld. Het standpunt van de Raad van State wijkt dus ten dele af van dat van het Arbitragehof. Om latere interpretaties en elke foutenmarge uit te sluiten, lijkt het ons van absoluut belang dit punt uit te klaren. Het zou immers al te pijnlijk zijn als er binnenkort opnieuw bepalingen vernietigd of geschorst worden, zoals dat de afgelopen twee jaar vijf keer is gebeurd.

Het laatste wat de verkeerswet nodig heeft, is opnieuw een doos van Pandora die wordt geopend, waardoor de rechtszekerheid in het gedrang komt. In extremis werd daarom in de Kamer een constructie voorgesteld waarbij de desbetreffende koninklijke besluiten binnen het jaar door het Parlement moeten worden bekrachtigd. Hoewel deze methode nog wordt toegepast, zij het in uitzonderlijke omstandigheden, mogen we toch zeggen dat het een eigenaardige werkwijze is



*Cet article élabore la procédure à suivre en cas de retrait du permis de conduire et prévoit une prolongation éventuelle de cette mesure. Cela pose en pratique bien des problèmes. Pour l'instant, les conducteurs privés de leur permis sont punis plus longtemps que la durée de privation du permis. Ils doivent en effet réussir ensuite un examen mais par manque de personnel la procédure administrative peut se prolonger au point que la peine devienne le double de ce qui était initialement prévu. J'apprends que la ministre cherche une solution, notamment en confiant l'examen à une autre instance.*

*La question-clé était de savoir si la procédure résisterait à l'épreuve des faits. Des critiques ont été émises en commission. Sur les instances du groupe VLD, une amélioration a été apportée in extremis pour mieux garantir la sécurité juridique et la faisabilité pratique de l'ensemble.*

*Une troisième critique concerne la solution finalement acceptée pour les problèmes liés aux articles 419bis et 420bis du Code pénal. Ces articles, instaurés à l'époque par la loi sur la circulation routière de 2003, ont été supprimés mais ils sont réinsérés comme deuxième alinéa des articles 419 et 420 du Code pénal. Le groupe VLD n'est pas du tout certain que ce soit la meilleure solution.*

*Pourquoi les accidents de roulage sont-ils traités à part et plus sévèrement que les homicides involontaires ou les coups et blessures involontaires ?*

*Il aurait mieux valu relever les amendes et les peines maximales des articles 419 et 420, de sorte que tous les types d'imprudences soient traités de la même manière. Le juge aurait ainsi disposé d'une marge suffisante entre la peine minimale et la peine maximale pour mener une politique cohérente et il aurait pu le cas échéant faire appel à la loi sur la détention préventive. Cela aurait apporté un certain degré de clarté et d'uniformité, sans que l'on vise les automobilistes et qu'ils ne soient excessivement criminalisés. Le ministre de la Mobilité devrait examiner ce point avec sa collègue de la Justice afin de trouver une solution plus satisfaisante. Le ministre de la Mobilité est-il prêt à prendre cet engagement ?*

*Enfin, nous nous étonnons que le ministre n'ait encore rien fait de concret pour la création d'un Institut des accidents. Pour l'instant, la collecte des données sur les accidents ne se passe pas toujours de manière très scientifique. Le groupe VLD a souvent plaidé en faveur de l'élaboration de statistiques bien étayées scientifiquement car elles sont indispensables pour mener une politique valable en matière de sécurité routière.*

*Si le ciel s'éclaircit quelque peu grâce à la nouvelle loi, il reste quelques nuages tenaces qu'il faudrait chasser au plus vite.*

*Le VLD se réjouit du retour d'une certaine logique dans le système, sans que l'on touche à l'objectif initial, à savoir, faire baisser le nombre d'accidents et de morts sur nos routes.*

*Nous ne voulons cependant pas que cela devienne une chasse aux sorcières. Ce danger, bien réel, ressort par exemple des statistiques des infractions à Gand : en 2004, la police y a constaté 19.250 excès de vitesse sur 44 millions de véhicules contrôlés. Cela signifie que sur 10.000 véhicules contrôlés,*

en misschien niet de meest elegante oplossing om aan de opmerking van de Raad van State tegemoet te komen. Op die manier kunnen de koninklijke besluiten achteraf waarschijnlijk niet meer door de uitvoerende macht, maar enkel door de wetgevende macht, het Parlement dus, worden gewijzigd. Het is dan ook jammer dat er te weinig tijd was om dit debat grondig te voeren, aangezien er wel degelijk gevolgen verbonden zijn aan deze manier van werken.

Een tweede opmerking betreft artikel 18 van de wet op het wegverkeer.

Dit artikel werkt de procedure uit die moet worden gevolgd bij de intrekking van het rijbewijs en voorziet ook in een mogelijke verlenging van deze maatregel. In de praktijk levert dat veel problemen op. Op het ogenblik worden mensen die hun rijbewijs zijn kwijtgespeeld, langer gestraft dan de periode dat hun rijbewijs is ingehouden. Ze moeten daarna immers een examen afleggen en door personeelsgebrek sleept de administratieve afwerking van de procedure aan, zodat de straf tot het dubbele van de oorspronkelijke kan oplopen. Dat druist compleet in tegen elk gezonde rechtspraak. Ik verneem dat de minister een oplossing zoekt, onder andere door de testen niet door de VDAB, maar door een andere instelling te laten afnemen.

De hamvraag was of de procedure de toets van de praktijk zou doorstaan. Tijdens de bespreking in de commissie waren al kritische geluiden te horen. Op aandringen van de VLD-fractie werd in extremis nog een verbetering aangebracht om de rechtszekerheid en de praktische haalbaarheid van het geheel beter te garanderen.

Een derde kritische noot heeft te maken met de uiteindelijk aanvaarde oplossing voor de problemen met de artikelen 419bis en 420bis van het Strafwetboek. Deze artikelen, destijds ingevoerd door de verkeerswet van 2003, werden weliswaar geschrapt, maar opnieuw ingevoerd als tweede alinea in de artikelen 419 en 420 van het Strafwetboek. De VLD-fractie is lang niet zeker dat dit de beste oplossing is.

Waarom moeten verkeersongevallen een afzonderlijke en bovendien strengere behandeling krijgen dan andere onopzettelijke dodingen of onopzettelijke slagen en verwondingen? Men kan evengoed een nalatigheid bedenken bij een arbeidsongeval of een milieuramp. Waarom moet een onvoorzichtigheid in het verkeer strafrechtelijk anders en strenger worden bestraft?

Een betere oplossing ware geweest de maximumboetes en -straffen in de artikelen 419 en 420 te verhogen, zodat alle gevallen van onvoorzichtigheid op dezelfde wijze worden behandeld. Op die manier heeft de rechter een voldoende marge tussen de minimum- en maximumstraf om een coherent beleid te voeren en kan hij desnoods nog altijd gebruik maken van de wet op de voorlopige hechtenis. Dat zou bijdragen tot een zekere mate van duidelijkheid en eenvormigheid, zonder dat de automobilist wordt gevisieerd en overdreven gecriminaliseerd. De minister van Mobiliteit zou dit punt eens samen met zijn collega van Justitie onder de loep moeten nemen, zodat een meer bevredigende oplossing kan worden gevonden. Is de minister van Mobiliteit bereid om dit engagement aan te gaan.

Ten slotte verbaast het ons dat de minister nog niets concreets

*quatre roulaient trop vite.*

*Il faut une meilleure répartition des contrôles dans l'ensemble du pays. En Flandre on mène une chasse aux sorcières : on y trouve 1.068 radars automatiques contre 30 en Wallonie ; 83% des infractions au code de la route sont constatées en Flandre et les amendes sont payées par des Flamands. Les contrevenants ne sont pas seulement des automobilistes, les soi-disant « usagers forts », mais aussi des usagers faibles. Ainsi, 3.663 cyclistes roulant sans phare ont été verbalisés contre 36 à peine en Wallonie. L'argent du fonds des amendes routières n'est toutefois pas réparti selon ce rapport : 56% vont à la Flandre et 44% à la Wallonie. C'est une distorsion totale. Le ministre doit établir une clé de répartition juste pour le fonds des amendes routières. Telle est sa prochaine mission.*

*La loi entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2006. Il importe qu'on se tienne à cette date et qu'on informe la population le mieux possible, de sorte qu'à cette date tout le monde soit prêt et que le citoyen ne soit plus confronté à des super-amendes antisociales.*

**M. Christian Brotcorne (CDH).** – Le groupe CDH adhère évidemment aux objectifs de la déclaration gouvernementale de juillet 2003. Le gouvernement s'est engagé à veiller à une plus grande sécurité routière en se donnant notamment comme objectif de diminuer le nombre de victimes de la route d'au moins 33% d'ici 2006 et de 50% d'ici 2010.

C'est dans ce sens, monsieur le ministre, que le conseil des ministres du 21 mars 2004 à Ostende s'était engagé à

heeft gedaan voor de oprichting van een ongevaleninstituut. Op het ogenblik gebeurt de verzameling van ongevalgegevens niet altijd op de meest wetenschappelijke manier. De VLD-fractie heeft al meermaals gepleit voor het aanleggen van goed onderbouwde wetenschappelijke statistieken. Dat is immers noodzakelijk om rond verkeersveiligheid een degelijk beleid te kunnen uitbouwen. Alles staat of valt met een goede inzameling van de ruwe gegevens, die overigens voor het grijpen liggen. Hoe worden nu al die verschillende statistieken met elkaar vergeleken en zijn ze wel onderling vergelijkbaar. Er gaat geen week of maand voorbij zonder dat er weer een nieuwe statistiek verschijnt en er conclusies worden getrokken, zonder met de realiteit rekening te houden.

Ik besluit. Met de vernieuwde verkeerswet klaart de hemel wat verder op, maar jammer genoeg blijven er nog enkele halsstarrige wolken hangen. In de nabije toekomst zullen die bepalen hoeveel zon we te zien krijgen. Voor het welslagen van dit wetgevend initiatief is het dan ook van essentieel belang dat deze wolkenluiers zo snel mogelijk verdwijnen.

De VLD-fractie is verheugd dat er een zeker logisch systeem terug te vinden is in het geheel, zonder dat wordt geraakt aan de oorspronkelijke doelstelling, namelijk het aantal ongevallen gestaag doen afnemen en het aantal doden op onze wegen verminderen.

We willen echter niet dat het tot een heksenjacht komt. Dat dit gevaar reëel is blijkt bijvoorbeeld uit de statistieken van de overtredingen in de stad Gent. In 2004 heeft de politie 19.250 snelheidsovertredingen vastgesteld op 44 miljoen gecontroleerde voertuigen. Dat is 0,04375 procent. Dat wil zeggen dat van de 10.000 gecontroleerde voertuigen er vier te snel rijden.

Een betere spreiding van de controle over het hele land is wenselijk. In Vlaanderen wordt een heksenjacht gevoerd: er staan 1.068 flitspalen tegenover dertig in Wallonië. 83 procent van de verkeersovertredingen wordt in Vlaanderen vastgesteld en de boetes ervoor worden door Vlamingen betaald. De overtreders zijn niet alleen automobilisten, de zogenaamde sterke weggebruikers, maar ook zwakke weggebruikers. Zo werden in Vlaanderen 3.663 fietsers die zonder licht reden, beboet tegenover amper 36 in Wallonië. De centen van het Boetefonds worden echter niet volgens die verhouding verdeeld: 56 procent gaat naar Vlaanderen en 44 procent naar Wallonië. Dat is een volledige scheefrekkings. De minister moet een rechtvaardige verdeelsleutel voor het Boetefonds uitdokteren. Dat is zijn volgende opdracht.

De wet zou op 1 februari 2006 van kracht worden. Het is belangrijk dat de overheid zich aan die datum houdt en hierover zo goed mogelijk met de bevolking communiceert, zodat op die dag iedereen klaar is en de burger niet meer met asociale superboetes wordt geconfronteerd.

**De heer Christian Brotcorne (CDH).** – De CDH-fractie stemt uiteraard in met de doelstellingen inzake verkeersveiligheid in de regeringsverklaring van juli 2003, meer bepaald de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2006 te doen dalen met 33% en tegen 2010 met 50%.

*Op initiatief van de minister heeft de ministerraad van 21 maart 2004 in Oostende er zich dan ook toe verbonden de*

procéder, à votre initiative, à une évaluation exhaustive de la loi du 7 février 2003 sur la sécurité routière que nous revoiyons donc aujourd'hui à l'occasion de cette loi.

Il est vrai que cette réadaptation était indispensable puisque celle loi avait manifestement été adoptée dans la précipitation lors de la précédente législature. Elle avait posé de nombreux problèmes juridiques et techniques, ce qui a amené la Cour d'arbitrage à désapprouver de nombreuses dispositions de cette loi.

Le processus d'évaluation a été mené par la Commission fédérale pour la Sécurité routière qui, de l'avis unanime, a réalisé un travail remarquable. Nous profitons de cette occasion pour remercier l'ensemble des organisations de la société civile qui ont mené à bien ce processus d'évaluation et pour les féliciter de la pertinence de leurs recommandations.

Nous regrettons toutefois que certaines recommandations n'aient pas été mieux suivies ou intégrées dans le cadre de la réforme qui nous occupe aujourd'hui.

Compte tenu des difficultés engendrées par le texte à réviser, on aurait pu travailler d'une manière plus scientifique et plus objective en veillant à la sécurité juridique. J'ai malheureusement le sentiment que cela n'a pas été le cas et que c'est à nouveau dans la précipitation que nous allons entamer cette réforme.

Il suffit de lire le compte rendu des travaux parlementaires pour constater la grande confusion qui a entouré les travaux de la commission Infrastructure de la Chambre.

Dans un premier temps, la commission avait été saisie d'un texte rédigé unilatéralement par le ministre et qui ne concernait que l'ordre de paiement. Ce texte n'abordait donc pas tous les problèmes soulevés par l'application de la loi de 2003.

Ce n'est que vers le 25 mai que la commission a été saisie d'un texte plus large portant réforme de tous les aspects problématiques de la loi sur la sécurité routière inspiré des conclusions de la Commission fédérale pour la Sécurité routière.

L'avis du Conseil d'État et les procureurs généraux condamnaient les trois points importants de votre projet de loi, à savoir la classification des infractions, la saisie du permis de conduire sans jugement pendant une période qui pouvait s'étendre sur 195 jours et le refus d'appliquer la loi la plus favorable.

Dans un premier temps, vous n'avez nullement tenu compte de ces objections en maintenant l'ensemble des dispositions de votre texte. Finalement, en séance publique de la Chambre, vous vous êtes ravisé. Vous avez fait adopter le jour même un amendement. Il a fallu que la Chambre suspende ses travaux et que la commission de l'Infrastructure se réunisse pour que cet amendement puisse être voté et pris en considération.

En commission des Finances et des Affaires économiques du Sénat où ce projet était débattu, nous savions déjà que nous n'aurions pas beaucoup de possibilités de faire évoluer les choses. En effet, il fallait impérativement agir dans un calendrier qui nous est imposé par le choix de la voix législative que vous avez utilisée pour cette réforme. Nous n'avons pas eu non plus d'échanges suffisants, même si je

*wet inzake de verkeersveiligheid van 7 februari 2003 uitgebreid te evalueren.*

*Gezien de manifest overhaaste wijziging van de wet in de vorige zittingperiode moet ze vandaag absoluut opnieuw worden gewijzigd. Zij heeft immers talloze juridische en technische problemen doen rijzen en het Arbitragehof heeft dan ook talloze bepalingen van die wet moeten afkeuren.*

*Iedereen is het erover eens dat de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid een voortreffelijke evaluatie heeft gemaakt. Wij danken dan ook de verenigingen uit het middenveld voor hun medewerking en voor hun pertinente aanbevelingen.*

*Wij betreuren echter dat bepaalde aanbevelingen niet beter werden gevolgd en opgenomen in deze hervorming.*

*Gezien de moeilijkheden die de tekst al met zich heeft gebracht, had men met het oog op de rechtszekerheid toch op een meer wetenschappelijke en objectieve manier te werk kunnen gaan. Ik heb spijtig genoeg de indruk dat deze hervorming weer op een draffe wordt afgehandeld.*

*Uit de verslagen blijkt de grote verwarring waarin de Kamercommissie voor de Infrastructuur heeft gewerkt.*

*Aanvankelijk kreeg de Commissie een eenzijdig door de minister opgestelde tekst gepresenteerd, die alleen het bevel tot betaling betrof en alle problemen met de toepassing van de wet van 2003 onaangeroerd liet.*

*Pas rond 25 mei werd bij de commissie een bredere tekst ingediend tot wijziging van alle problematische passages in de wet op de verkeersveiligheid in navolging van de besluiten van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.*

*Het advies van de Raad van State en de procureurs-generaal veroordelen drie belangrijke punten in onderhavig wetsontwerp: de indeling van de overtredingen, de intrekking van het rijbewijs zonder vonnis voor een periode die 195 dagen kan duren, en de weigering om de meest gunstige wet toe te passen.*

*Aanvankelijk werd er met die bezwaren geenszins rekening gehouden en werden alle bepalingen van de tekst gehandhaafd. Uiteindelijk heeft de regering zich tijdens de plenaire vergadering van de Kamer bedacht en dezelfde dag nog een amendement laten goedkeuren. De Kamer heeft haar werkzaamheden moeten opschorten opdat de Commissie voor de Infrastructuur de amendering zou kunnen bespreken.*

*In de Senaatscommissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden wisten wij al dat we maar weinig speelruimte zouden krijgen, want we moesten ons absoluut aan de vooropgestelde wetgevende planning houden. Wij hebben hierover onvoldoende van gedachten kunnen wisselen, ook al betreur ik dat ik die commissie niet volledig heb kunnen bijwonen.*

*Aangezien verschillende commissies op dezelfde dag vergaderen, werd onze fractie, die in de oppositie zit, verzocht in een commissie het quorum te verzekeren. Zo krijgt u een idee van de manier waarop soms wordt gewerkt!*

regrette de n'avoir pu assister à cette commission dans son intégralité.

Étant donné que plusieurs commissions se réunissaient le même jour, il a même été demandé à mon groupe, qui siège dans l'opposition, d'assurer le quorum dans une commission. Cela vous donne une idée de la manière dont on travaille parfois !

**M. Philippe Mahoux (PS).** – N'oubliez pas que vous formez un groupe précisément parce que vous vous êtes engagés à ne pas jouer de votre absence afin d'empêcher le quorum d'être atteint.

**M. Christian Brotcorne (CDH).** – C'est lorsque nous sommes présents que nous ne devons pas jouer sur notre retrait pour que le quorum ne soit pas atteint. En l'occurrence, nous avons assuré le quorum dans une commission. Mon intention n'était pas de formuler une critique. J'ai simplement dit que nous n'avons pas eu la possibilité d'assister aux prétendus travaux de la commission des Finances et des Affaires économiques. Nous savions par ailleurs que cette question était à prendre ou à laisser et que les débats seraient assez théoriques et académiques. S'il n'y a pas eu de débat de fond en commission, le ministre a quand même essayé d'expliquer – je l'ai lu dans le rapport – pourquoi il s'était écarté de l'avis du Conseil d'État concernant la manière de travailler. L'argumentation que vous avez développée ne me convainc pas du tout, monsieur le ministre. J'estime, au contraire, que nous vivons une situation paradoxale. Alors que l'objet de la présente loi est de remplacer des dispositions de la loi de 2003 considérées comme illégales et annulées par la Cour d'arbitrage, on a encore recours à un bricolage législatif. En effet, on nous dit que la catégorisation des infractions sera concrétisée par un arrêté royal qui devra être confirmé dans l'année par le parlement. C'est une forme de pouvoirs spéciaux. Je ne suis pas convaincu qu'il ne s'agit pas d'un bricolage législatif qui risque, et M. Dedecker y a fait allusion, de générer une nouvelle insécurité juridique, alors que c'est précisément ce que nous devons tous tenter d'éviter dans une réforme de la législation telle que celle-ci.

J'en viens à l'analyse des différents points de la réforme. Je relève trois modifications principales. D'abord, la catégorisation des infractions. La loi entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2004, toujours applicable aujourd'hui, a été battue en brèche par la Cour d'arbitrage qui a considéré que les principes de répartition des infractions selon leur gravité devaient être inscrits dans la loi.

Afin de répondre à cette demande, le gouvernement a décidé que le critère de base sous-tendant cette logique serait celui de la « mise en danger des usagers ». La disposition adoptée s'inspire des travaux de la Commission fédérale pour la sécurité routière qui a évalué la loi du 7 février 2003 sur la sécurité routière. Selon la disposition de l'article 7 du projet de loi, le Roi se voit déléguer le pouvoir de répartir les infractions en quatre degrés en fonction du risque qu'elles présentent.

Consulté en urgence, le Conseil d'État a toutefois estimé que les critères de catégorisation déterminés – la distinction entre mise en danger directe et indirecte – lui paraissaient trop flous. Il a également considéré qu'une fois de plus, le principe de légalité des peines n'était pas respecté. Il résulte de l'avis

*De heer Philippe Mahoux (PS).* – *Vergeet niet dat u juist een fractie vormt omdat u zich ertoe hebt verbonden niet door uw afwezigheid te beletten dat het quorum wordt bereikt.*

*De heer Christian Brotcorne (CDH).* – *Als wij aanwezig zijn, mogen wij ons inderdaad niet terugtrekken om te beletten dat het quorum wordt bereikt. In voorkomend geval hebben wij het quorum in een commissie verzekerd. Ik wou geen kritiek formuleren. Ik heb alleen gezegd dat wij niet aan die zogenaamde werkzaamheden van de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden hebben kunnen deelnemen. Wij wisten overigens dat het voorstel te nemen of te laten was en dat de discussies vrij theoretisch en academisch zouden zijn.*

*Hoewel in de commissie geen debat ten gronde is gevoerd, heeft de minister toch trachten uit te leggen waarom hij is afgeweken van het advies van de Raad van State. De argumenten van de minister hebben mij evenwel niet overtuigd. We staan voor een paradox. Terwijl onderhavige wet beoogt om de bepalingen van de wet van 2003 die door het Arbitragehof werden vernietigd, te vervangen, nemen we toch opnieuw onze toevlucht tot kunst- en vliegwerk. De categorisering van de overtredingen zal vorm krijgen in een koninklijk besluit dat binnen het jaar door het Parlement moet worden bekrachtigd. Dat is een soort volmacht. Net als de heer Dedecker vrees ik dat het kunst- en vliegwerk opnieuw rechtsonzekerheid in de hand zal werken. Dat moesten we met deze hervorming precies verhelpen.*

*Ik zie drie belangrijke wijzigingen. Ten eerste de categorisering van de overtredingen. Het Arbitragehof heeft brandhout gemaakt van de wet die op 1 maart 2004 in werking is getreden en vandaag nog steeds van kracht is. Het Hof was van oordeel dat de principes op grond waarvan de overtredingen naar gelang van de ernst ervan worden ingedeeld, in de wet moeten worden opgenomen.*

*Om aan dat verzoek tegemoet te komen heeft de regering besloten het in gevaar brengen van weggebruikers als basis criterium te nemen. Zij heeft zich hierbij laten leiden door de werkzaamheden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Artikel 7 van het ontwerp maakt de Koning bevoegd voor de indeling van de overtredingen in vier graden naar gelang van het gevaar dat ze opleveren.*

*De Raad van State is echter van oordeel dat het onderscheid tussen overtredingen die de veiligheid rechtstreeks in gevaar brengen, en die welke ze onrechtstreeks in gevaar brengen, te vaag is als criterium voor de indeling. Hij was weerom van oordeel dat het beginsel van de legaliteit van de straffen niet in acht wordt genomen. Uit het advies van de Raad van State vloeit voort dat 'de criteria bepaald in het ontworpen artikel 29, §1, onvoldoende duidelijk zijn om de aan de Koning opgedragen bevoegdheid om de overtredingen van reglementen vastgesteld ter uitvoering van de verkeerswet in*

du Conseil d'État que les critères définis par l'article 29, paragraphe premier du projet de loi seraient « trop imprécis pour encadrer et limiter efficacement le pouvoir conféré au Roi de classer les infractions aux règlements pris en exécution de la loi relative à la sécurité routière, en différentes catégories. »

En commission, le ministre a expliqué qu'il s'écartait de cet avis parce que le Conseil d'État aurait défini la base légale obligatoire des infractions de manière plus large que la Cour d'arbitrage. C'est ce qui a justifié, in extremis – avant le vote du projet à la Chambre – le dépôt d'un amendement, en vertu duquel « tout arrêté pris en exécution » du §1<sup>er</sup> du nouvel article 29 de la loi sur la sécurité routière, « qui n'est pas confirmé par la loi dans les douze mois qui suivent son entrée en vigueur, cesse de produire ses effets. » Je ne suis absolument pas convaincu par cette technique juridique qui, à mon sens, débouchera à nouveau sur des bizarreries, ouvrant la voie à des actions en annulation au Conseil d'État ou la Cour d'arbitrage.

Il aurait fallu profiter de la réforme en chantier pour revoir la dangerosité des infractions et mettre le texte en conformité avec l'avis du Conseil d'État en conférant au parlement le pouvoir qui lui revient. J'espère néanmoins que nous pourrions prochainement organiser un débat sur le sujet.

Auparavant, le permis de conduire devait obligatoirement être restitué après quinze jours, sauf éventuelle prolongation de quinze jours, renouvelable une fois après audition de l'intéressé. La loi dite « Durant » a introduit une possibilité de retrait par le parquet pour une période d'un mois pouvant être renouvelée une fois pour la même durée, ce qui *de facto* permettait une suspension de permis avant toute décision judiciaire, sans jugement, pendant nonante jours. Cette disposition a été jugée disproportionnée et déclarée illégale par la Cour d'arbitrage au motif qu'elle ne prévoit ni intervention d'un juge, ni possibilité de recours.

L'article 16 du projet entend y remédier par une disposition particulièrement complexe, en vertu de laquelle le procureur du Roi pourrait requérir une ordonnance de prolongation au tribunal de police.

À ce propos, les procureurs généraux se sont montrés très critiques : « Ce texte n'a pas la qualité juridique et conceptuelle requise pour être appliqué. Le texte comprend nombre d'imprécisions et d'erreurs juridiques et techniques : confusion entre procès-verbal de constatation et de comparution, mode d'introduction par procès-verbal unilatéral inexistant dans notre droit, double mode d'introduction pour une même affaire. » À leur estime, cette possibilité de proroger le retrait est inutile puisque « le terme de quinze jours de retrait immédiat de permis de conduire est très largement suffisant, étant donné qu'il s'agit d'une mesure de sûreté et non d'une peine avant jugement » et que « le délai de trois mois en cas de prolongation et de renouvellement est disproportionné ». Les termes de cet avis me renforcent dans la conviction que le texte fera sans doute l'objet de maints recours.

Le Conseil d'État considère que « la rédaction du texte doit être revue », notamment en ce qui concerne la citation à comparaître par notification et le double mode d'introduction pour une même affaire.

*verschillende categorieën in te delen, op doelmatige wijze te kunnen omkaderen en afbakenen.'*

*In de commissie heeft de minister uitgelegd dat hij afweek van dat advies omdat de Raad van State de verplichte wettelijke basis voor de overtredingen ruimer had bepaald dan het Arbitragehof. Daarom werd in extremis, vóór de goedkeuring in de Kamer, een amendement ingediend krachtens het welk 'elk besluit genomen ter uitvoering van §1 van het nieuwe artikel dat niet bij wet wordt bekrachtigd binnen twaalf maanden na de inwerkingtreding ervan, ophoudt uitwerking te hebben.' Die juridische techniek overtuigt mij absoluut niet en zal mijns inziens uitmonden in nieuwe eigenaardigheden en in verzoeken tot vernietiging bij de Raad van State en bij het Arbitragehof.*

*Nu we toch aan de verkeerswet sleutelden, hadden we de gevaarlijkheid van de overtredingen opnieuw moeten bekijken en de tekst in overeenstemming moeten brengen met het advies van de Raad van State door de prerogatieven van het Parlement te erkennen. Ik hoop desalniettemin dat wij daarover eerlang een debat organiseren.*

*Vroeger moest het rijbewijs na vijftien dagen teruggegeven worden, behoudens een eventuele verlenging met vijftien dagen die éénmaal kon worden vernieuwd na verhoor van de betrokkene. De zogenaamde wet-Durant heeft voor het parket de mogelijkheid ingevoerd om het rijbewijs in te trekken voor een periode van één maand, die éénmaal met een maand kan worden verlengd, zodat het rijbewijs de facto vóór enige rechterlijke beslissing gedurende negentig dagen kan worden ingetrokken. Het Arbitragehof was van oordeel dat die bepaling onevenredig was en heeft ze onwettig verklaard, omdat ze noch voorziet in de tussenkomst van een rechter, noch in een beroepsmogelijkheid.*

*Artikel 16 van het ontwerp heeft tot doel dit recht te zetten met een bijzonder complexe bepaling krachtens dewelke de procureur des Konings een beschikking tot verlenging kan vorderen voor de politierechtbank.*

*De procureurs-generaal hebben zich hierover bijzonder kritisch uitgelaten. Volgens hen heeft die tekst niet de vereiste juridische en conceptuele kwaliteit om te kunnen worden toegepast: verwarring tussen proces-verbaal van vaststelling en proces-verbaal van verschijning, een wijze van inleiden via een eenzijdig proces-verbaal die niet bestaat in ons recht, een dubbele wijze van inleiden voor een zelfde zaak. Volgens hen is de mogelijkheid om de intrekking te verlengen nutteloos, aangezien de termijn van vijftien dagen voor de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs ruimschoots volstaat omdat het gaat om een veiligheidsmaatregel en niet om een straf vóór het vonnis, en dat de termijn van drie maanden ingeval van verlenging en van vernieuwing onevenredig is. Dit advies sterkt mij in de overtuiging dat er heel wat beroepen tegen de tekst zullen worden aangetekend.*

*De Raad van State is van oordeel dat de redactie van de tekst moet worden herzien, meer bepaald wat betreft de dagvaarding bij kennisgeving en de dubbele manier van inleiden voor eenzelfde zaak. Tegen de beschikking tot verlenging van de intrekking kan bovendien geen enkel beroep worden aangetekend, wat volkomen strijdig is met de jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.*

Il n'existe, par ailleurs, aucune possibilité de recours contre l'ordonnance de prolongation de retrait, ce qui est tout à fait contraire à la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

Le ministre avait annoncé que les amendes seraient « globalement revues à la baisse ». Compte tenu des décimes additionnels, la diminution est insignifiante : 220 euros minimum pour les infractions de quatrième degré, avec un maximum de 2.750 euros ; 165 euros minimum pour les infractions de troisième degré, avec un maximum de 2.750 euros ; 110 euros minimum pour les infractions de deuxième degré, avec un maximum de 1.375 euros et 55 euros minimum pour les infractions de premier degré, avec un maximum de 1.375 euros.

Il s'agit toujours de « super amendes », qui peuvent se justifier dans certains cas mais qui, la plupart du temps, ne correspondent absolument pas aux capacités contributives réelles des citoyens. Ces amendes sont complètement disproportionnées pour le budget d'une famille à faibles revenus. Le magistrat d'un tribunal de police est à même d'apprécier la situation sociale du contrevenant, mais en cas de perception immédiate ou de transaction proposée par le parquet, le projet ne prévoit pas la prise en compte de ce critère. Nous serons dès lors confrontés à deux types différents d'amendes avec, pour conséquence immédiate, un risque d'encombrement supplémentaire, voire inutile, des tribunaux de police, devant lesquels les intéressés préféreront peut-être plaider leur cause.

Concernant les amendes pour excès de vitesse – ces derniers deviennent une catégorie d'infractions à part entière – qui subiront une progression par kilomètre/heure de dépassement, nous sommes favorables à cette mesure.

Nous avons – l'initiative a été prise par notre collègue de la Chambre, David Lavaux – proposé, par la voie d'un amendement, de supprimer la technique des décimes additionnels, qui ont pour effet d'accroître l'amende de base, et de rendre ainsi le montant plus perceptible par les usagers de la route. Cette proposition n'a pas été retenue. J'espère qu'elle sera adoptée dans le futur, d'autant plus que la technique des décimes additionnels a déjà été abandonnée dans d'autres domaines. Nous reviendrons, le cas échéant, sur le sujet par le dépôt d'une proposition de loi. L'aspect pédagogique occupe, en effet, une place essentielle dans l'objectif qui est le nôtre car il nous paraît propice à une diminution des accidents graves.

J'en viens aux modalités de perception des amendes. À l'issue des auditions en commission, le gouvernement a estimé qu'il n'était pas nécessaire de prévoir une nouvelle procédure telle que l'ordonnance de paiement. Nous nous félicitons de cette sage décision. Par contre, le texte ne supprime pas les dispositions relatives aux ordres de paiement, pourtant annulées par le Conseil d'État. N'aurait-il pas été souhaitable, dans le cadre de la présente réforme, d'abroger ces dispositions ?

On ne pourra réussir à diminuer l'insécurité routière que si l'on parvient à changer les mentalités, à éduquer les usagers – automobilistes ou non – au respect d'autrui et au partage de l'espace.

Ce projet de loi pêche par son manque de soutien aux peines

*De minister had aangekondigd dat hij zou overgaan tot een algemene verlaging van de boetes. Gezien de opdecimen is de vermindering verwaarloosbaar: 220 euro minimum en 2.750 euro maximum voor de overtredingen van de vierde graad; 165 euro minimum en 2.750 euro maximum voor de overtredingen van de derde graad; 110 euro minimum en 1.375 euro maximum voor de overtredingen van de tweede graad en 55 euro minimum en 1.375 euro maximum voor de overtredingen van de eerste graad.*

*Het gaat nog steeds om superboetes die in bepaalde gevallen verantwoord kunnen zijn, maar die meestal absoluut niet overeenstemmen met de reële draagkracht van de burgers. Die boetes staan buiten elke verhouding tot het budget van gezinnen met een bescheiden inkomen. De politierechter kan rekening houden met de sociale toestand van de overtreder, maar in geval van onmiddellijke inning of van een voorstel tot minnelijke schikking door het parket voorziet het ontwerp niet in die mogelijkheid. Wij zullen bijgevolg geconfronteerd worden met twee soorten boetes en het onmiddellijke gevolg ervan is bijkomende en zelfs nutteloze overlast bij de politierechtbanken, aangezien de betrokkenen er misschien de voorkeur aan zullen geven hun zaak voor de rechter te bepleiten.*

*De boetes voor snelheidsovertredingen zullen een volledige afzonderlijke categorie van overtredingen betreffen en zullen stijgen per kilometer per uur waarmee de toegestane snelheid wordt overschreden. Wij zijn voorstander van die maatregel.*

*Via onze collega in de Kamer, de heer David Lavaux, hadden wij een amendement ingediend dat ertoe strekt de techniek van de opdecimen af te schaffen en zodoende de boeten beter inbaar te maken bij de weggebruikers. Dat voorstel werd niet in aanmerking genomen. Ik hoop dat het in de toekomst zal worden goedgekeurd, te meer daar men op andere domeinen al van de techniek van de opdecimen is afgestapt. In voorkomend geval zullen wij daartoe een wetsvoorstel indienen. Het pedagogische aspect is in onze ogen van wezenlijk belang omdat de pedagogische benadering het aantal zware ongevallen klaarblijkelijk kan drukken.*

*Ik kom nu bij de inningswijze. Na afloop van de hoorzittingen was de regering van oordeel dat er geen nieuwe procedure van beschikking tot betaling nodig was. Die wijze beslissing verheugt ons. Nochtans schrapte de nieuwe tekst het bevel tot betaling niet dat door de Raad van State werd vernietigd. Is het niet wenselijk die bepalingen op te heffen?*

*Een grotere verkeersveiligheid is alleen mogelijk via een mentaliteitswijziging; de weggebruikers – al dan niet autobestuurders – moeten worden opgevoed tot respect voor de anderen en tot het delen van de openbare ruimte.*

*Dit wetsontwerp ondersteunt veel te weinig de alternatieve straffen met een pedagogische inslag of van algemeen nut. Zo zou elke bestuurder die bij een ongeval iemand heeft gedood of gewond, verplicht kunnen worden om een nieuwe opleiding verkeersveiligheid te volgen waarbij hij vooral bewust wordt gemaakt van de gevolgen van zijn daden. Dit is een gemiste kans.*

*Ik besluit. De rechtsonzekerheid blijft aanzienlijk. De meeste opmerkingen van de heer Dedecker in dit verband zijn gegrond. Wij grijpen naast de rechtszekerheid terwijl we ze hadden kunnen aangrijpen om de weggebruikers een groter*

alternatives à caractère pédagogique ou aux travaux d'intérêt général. Je pense, par exemple, à l'instauration d'une obligation, pour tout conducteur – nouveau ou expérimenté – qui aurait causé la mort dans un accident de la route ou qui aurait blessé un tiers, de suivre un nouvel apprentissage de la sécurité routière et, surtout, d'être sensibilisé aux conséquences de ses actes. Il s'agit d'une occasion manquée.

J'en viens à mes conclusions. L'insécurité juridique reste importante. La majorité des observations et des remarques formulées à cet égard par M. Dedecker sont justifiées. Nous manquons l'objectif de la sécurité juridique, alors que nous aurions pu profiter de celle-ci pour responsabiliser davantage encore les usagers de la route.

Nous sommes, certes, favorables à la lutte contre la violence routière, qui doit rester une priorité politique et mobiliser tous les niveaux de pouvoir. Mais les nombreuses approximations figurant dans le texte ne contribuent pas à une avancée significative en matière de sécurité routière, alors que la stabilité et la sécurité juridique constituent les fondements essentiels d'une politique efficace, plus « agressive » sur les plans de la prévention et de la pédagogie.

Compte tenu des critiques du Conseil d'État, des observations des procureurs généraux, de la non-prise en compte de plusieurs remarques de la commission chargée de l'évaluation de la loi, mais compte tenu, également, de la nécessité de lutter contre la violence routière et du pas dans la bonne direction que constitue ce projet, nous nous abstenons lors du vote.

**Mme Anke Van dermeersch (VL. BELANG).** – *Chacun admet évidemment que le nombre de victimes de la route doit diminuer.*

*Nous discutons aujourd'hui de la modification de la loi relative à la police de la circulation routière. Cette loi n'est toutefois qu'un moyen d'atteindre l'objectif que nous nous sommes fixé, à savoir une société où les routes sont plus sûres. La sécurité routière est en effet surtout liée à une certaine mentalité qu'on peut difficilement imposer par la loi. Le citoyen le sait et cela explique son animosité lorsque cette loi est modifiée. Les amendes les plus lourdes en tout cas ont suscité un tollé parce qu'elles sont ressenties comme très injustes.*

*Le présent projet veut répondre à certaines objections de la population contre la sévérité accrue de la loi relative à la police de la circulation routière et contre les amendes très lourdes. Je crains cependant que la population n'accueille pas avec plus d'enthousiasme le présent projet de loi. Tant que le gouvernement n'éliminera pas les contradictions de sa politique, les justiciables considéreront cette législation comme injuste. D'un côté, on mène une politique très sévère de répression des infractions et de l'autre on fait preuve du plus grand laxisme à l'égard de la véritable criminalité. La politique de lutte contre la criminalité et la politique en matière de sécurité routière ont en commun l'absence de statistiques scientifiques claires et objectives. Or pour pouvoir évaluer correctement l'évolution de la sécurité routière dans notre pays, il faut disposer de statistiques d'accidents fiables.*

*Le ministre publie régulièrement un baromètre de la sécurité routière qui doit indiquer une diminution du nombre de*

*verantwoordelijkheidsgevoel bij te brengen.*

*Wij zijn zeker gewonnen voor de bestrijding van het geweld op de weg. Dat moet een politieke prioriteit blijven en alle beslissingniveaus bezighouden.*

*Door de talloze vaagheden in de tekst is er echter geen sprake van een substantiële doorbraak voor de verkeersveiligheid. Nochtans vormt rechtszekerheid de grondslag voor een afdoend beleid, dat agressiever aan preventie en opvoeding werkt.*

*Gezien, enerzijds, de kritieken van de Raad van State, de opmerkingen van de procureurs-generaal, en het terzijde schuiven van de talrijke opmerkingen van de commissie die belast was met de wetsevaluatie, maar omdat, anderzijds, het geweld op de weg absoluut moet worden bestreden en dit ontwerp een stap in de goede richting is, zullen wij ons onthouden.*

**Mevrouw Anke Van dermeersch (VL. BELANG).** – Na elk weekend geven de journaals op alle zenders een betreurenswaardig overzicht van de dodelijke verkeersongevallen, waarbij vooral jonge mensen, motorrijders, fietsers en voetgangers betrokken zijn. Iedereen is het er natuurlijk mee eens dat het aantal verkeersdoden en -slachtoffers moet verminderen.

Vandaag bespreken wij de wijziging van de verkeerswet. Die wet is echter maar een hulpmiddel voor het bereiken van ons doel, namelijk een verkeersveilige samenleving. Verkeersveiligheid heeft immers vooral te maken met een bepaalde mentaliteit, die moeilijk bij wet kan worden opgelegd. De burger beseft dat en daarom is er telkens opnieuw veel animositeit als de verkeerswet wordt aangepast. Zeker de superboetes werden door velen op boegeroep onthaald, omdat ze als zeer onechtvaardig werden ervaren.

Met voorliggend wetsontwerp wil de minister tegemoetkomen aan enkele bezwaren van de bevolking tegen de verstrengde verkeerswet en tegen de superboetes. Ik vrees echter dat de bevolking dit wetsontwerp evenmin op applaus zal onthalen. Zolang de regering de contradicties in haar beleid niet wegwerkt, zullen de rechtzoekenden die wetgeving als onrechtvaardig blijven ervaren. Aan de ene kant wordt een uiterst streng handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid gevoerd, maar aan de andere kant wordt uiterst laks opgetreden tegen de echte criminaliteit. Het beleid inzake misdadbestrijding en het beleid inzake verkeersveiligheid hebben wel gemeen dat er voor geen van beide duidelijke en objectief wetenschappelijke statistieken voorhanden zijn. Om de evolutie van de verkeersveiligheid in ons land correct in te schatten zijn betrouwbare ongevalstatistieken nodig.



*blessés et de morts sur nos routes. Ce baromètre doit être optimisé d'urgence. Nous avons besoin d'une source statistique scientifique et objective. On peut faire dire tout et n'importe quoi à des données statistiques.*

*Le présent projet va dans la bonne direction mais une politique de sécurité routière cohérente passe aussi par une répression des infractions, ce qui à mon sens n'est possible que si la compétence en matière de circulation routière est régionalisée. Un nouveau et important transfert financier de la Flandre vers la Wallonie vient en effet de voir le jour : 83% des moyens du Fonds des amendes routières proviennent de la Flandre mais les zones de police flamandes n'en obtiennent que 57%. Le Flamand n'est pas stupide ; il connaît parfaitement la perfide pratique fédérale qui ébranle son sentiment de justice. Quelque stable et claire que soit la politique de répression des infractions au plan juridique, elle n'emportera jamais l'adhésion de la Flandre. C'est aussi pour la sécurité juridique et le sentiment de justice qu'il importe que les infractions soient traitées de la même manière dans l'ensemble du pays.*

*Je plaide donc pour la régionalisation de l'ensemble de la politique en matière de circulation routière car pour la sécurité routière aussi, la Flandre a des aspirations différentes de la Wallonie. À l'heure actuelle, la Flandre n'est pas compétente pour la réglementation routière et la répression des infractions mais bien pour les travaux publics et les infrastructures. Elle n'est pas compétente pour les chemins de fer mais bien pour les bus. Ce n'est pas logique.*

*Seule une défédéralisation peut mettre fin à ce chaos de la mobilité et permettre une politique de mobilité intégrée et efficace. Tous les partis flamands le proclament – mais sur la scission de Bruxelles-Hal-Vilvorde aussi ils étaient tous d'accord...*

*Je voudrais aussi vous dire mon avis sur l'offensive idéologique consistant à charger automatiquement l'automobiliste de tous les péchés d'Israël. Les usagers dits faibles abusent de cette idéologie pour défendre leur comportement plutôt kamikaze. On fait croire à tort aux usagers faibles qu'ils auront toujours raison dans toutes les situations de circulation. Leur attitude me stupéfie donc souvent. À quoi sert-il d'avoir raison si on est mort ?*

*La sécurité routière doit avoir l'adhésion de la société, ce qui n'est possible que moyennant une bonne information et une communication claire avec les citoyens concernés. Ce n'est qu'ainsi qu'un véritable changement de mentalité sera possible.*

Zolang die er niet zijn, kan het gevoerde beleid niet correct worden geëvalueerd en eventueel bijgestuurd.

De minister maakt op geregelde tijdstippen een verkeersveiligheidsbarometer bekend, waaruit moet blijken dat het aantal verkeersdoden en -gewonden daalt. In principe is dat goed nieuws. Die barometer is echter dringend aan optimalisatie toe. Er is nood aan een objectieve, wetenschappelijke, statistische bron inzake verkeersveiligheid, want ik heb ervaren dat men statistische gegevens alles kan laten zeggen. Ik wil geen beschuldigende vinger uitsteken naar de minister, maar hij moet wel begrijpen dat ik kritisch geworden ben. De criminaliteitscijfers die de paarse regering geregeld publiceert, zijn immers ook gebaseerd op deelstatistieken. In de methode-Verhofstadt blijven algemene cijfers altijd achterwege; ze is dan ook al lang niet meer overtuigend.

Het voorliggend wetsontwerp gaat in de goede richting, maar een coherent verkeersbeleid moet ook een hoofdstuk inzake handhaving bevatten en dat is mijns inziens alleen mogelijk als de bevoegdheid inzake verkeer wordt geregionaliseerd. Recentelijk is immers een belangrijke, nieuwe financiële transfer van Vlaanderen naar Wallonië ontstaan: 83 percent van de middelen van het Boetefonds zijn afkomstig uit Vlaanderen, maar de Vlaamse politiezones krijgen maar 57 percent ervan. De Vlaming is niet dom; hij is perfect op de hoogte van die perfide federale praktijk die zijn rechtvaardigheidsgevoel aantast. Het handhavingsbeleid mag dan stabiel en juridisch duidelijk zijn, er zal in Vlaanderen nooit een draagvlak voor worden gevonden. De Vlaamse automobilist zal het immers blijven verwerpen zolang de onrechtvaardige boetetransfers van Vlaanderen naar Wallonië blijven bestaan. Ook voor de rechtszekerheid en voor het rechtvaardigheidsgevoel is het belangrijk dat overtredingen in heel het land op een zelfde manier worden behandeld.

Ik pleit dan voor de regionalisering van het volledige verkeersbeleid, omdat Vlaanderen ook op het vlak van de verkeersveiligheid andere verzuchtingen heeft dan Wallonië. Vlaanderen is momenteel niet bevoegd voor de verkeersreglementering en voor het handhavingsbeleid, maar wel voor openbare werken en infrastructuur. Vlaanderen is niet bevoegd voor de spoorwegen, maar wel voor de bussen. Begrijpe wie kan, maar logisch is anders.

Alleen de defederalisering kan een einde maken aan die mobiliteitschaos en alleen dan is een efficiënt en geïntegreerd mobiliteitsbeleid mogelijk. Alle Vlaamse partijen zijn het erover eens dat de bevoegdheid inzake verkeersveiligheid moet worden geregionaliseerd, maar ook over de splitsing van de kieskring Brussel-Halle-Vilvoorde was men het in Vlaanderen eens!

Ik wil ook nog even mijn mening kwijt over het ideologisch offensief dat de automobilist systematisch belaadt met alle zonden van Israël. De zogenaamde zwakke weggebruikers, fietsers en voetgangers, misbruiken die ideologie om hun vaak aan kamikaze grenzend gedrag te verdedigen. Ten onrechte werd de zwakke weggebruikers wijsgemaakt dat ze altijd gelijk zullen krijgen in alle verkeerssituaties. Hun gedrag verbijstert mij dan ook vaak. De zwakke weggebruiker kan misschien altijd gelijk krijgen, maar wat is zijn gelijk waard als hij zelf dood is.



*(Mme Anne-Marie Lizin, présidente, prend place au fauteuil présidentiel.)*

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V).** – *Je ne suis pas membre de la commission des Finances et des Affaires économiques mais j'ai lu le rapport de commission du projet à l'examen et je dois dire que la démocratie parlementaire ne pouvait pas tomber plus bas.*

*Le Sénat a jugé utile de renvoyer le projet à la commission des Finances et des Affaires économiques, ce qui montre que l'objectif réel du projet est la perception d'amendes. Il s'agit donc d'une opération purement financière et non d'une loi prévisible dans son application et qui explicite la manière dont le citoyen doit se comporter dans la circulation.*

*Le Sénat aurait pu tirer les leçons du passé. Lors de la précédente loi sur la circulation, la Cour d'arbitrage avait prononcé un arrêt d'annulation. Le gouvernement violet persévère dans le mal et sort de sa grande boîte à malice juridiques une proposition indigne d'un État de droit. La commission n'a pas été en mesure de s'y opposer.*

*Contourner la commission de la Justice pour les questions qui relèvent de sa compétence est apparemment une nouvelle technique. À un projet ou à une proposition sur telle ou telle matière on ajoute simplement un chapitre pour modifier ainsi, par exemple, le Code pénal ou le Code civil sans que la Commission de la Justice puisse donner son avis. La majorité n'a manifestement pas peur de se couvrir de ridicule vis-à-vis du monde juridique.*

*J'ai des objections sur la manière dont la majorité requalifie les infractions, sur la procédure suivie et sur la définition d'une nouvelle infraction.*

*Le principe de légalité est un droit humain fondamental. L'article 7 de la CEDH ne prévoit aucune exception et ce en contradiction avec la plupart des articles de la CEDH. Si nous voulons que cette norme standard soit respectée, il faut interpréter et appliquer strictement le principe de légalité en matière pénale. Le citoyen doit pouvoir adapter son comportement en fonction d'instructions claires de l'autorité.*

*La majorité actuelle est une majorité d'effets d'annonce. Ces deux dernières années, plus rien de concret ne s'est passé sur le plan politique. Le gouvernement aurait pu déposer un projet comprenant les catégories d'infractions, de sorte que nous aurions pu discuter de l'application et de la portée des infractions.*

*Mais que fait le gouvernement ? Il recourt à un truc des pleins pouvoirs. Il renonce à l'arrêté royal portant exécution de dispositions pénales et, afin de résoudre le problème de la légalité, il affirme que les chambres doivent adopter dans les douze mois les modifications qu'il propose. Comme d'habitude avec ce gouvernement violet, le parlement devra accepter sans grogner la procédure proposée et renoncer à son droit d'amender. Le gouvernement utilise la méthode de l'arrêté royal pour fixer, dans un tel arrêté, les catégories des*

Er moet een maatschappelijk draagvlak worden gevonden voor de verkeersveiligheid, maar dat kan alleen met goede voorlichting van en duidelijke communicatie met de betrokken burgers. Pas dan kan van een echte mentaliteitswijziging sprake zijn.

*(Voorzitter: mevrouw Anne-Marie Lizin.)*

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Ik ben geen lid van de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden, maar ik heb wel het commissieverslag van voorliggend ontwerp gelezen en ik moet zeggen dat ik het als een absoluut dieptepunt van de parlementaire democratie beschouw.

De Senaat heeft het nuttig geoordeeld het ontwerp te verwijzen naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden, wat de werkelijke bedoeling van het ontwerp aantoont, namelijk het heffen en innen van boeten. Het gaat dus om een louter financiële operatie, niet om een wet die voorspelbaar is in zijn toepassing en klaar en duidelijk voorschrijft hoe de burger zich in het verkeer moet gedragen.

De Senaat had kunnen leren uit het verleden. Bij de vorige verkeerswet heeft het Arbitragehof een vernietigingsarrest uitgesproken. De paarse regering volhardt in de boosheid en tovert uit haar grote juridische trukendoos een wetsontwerp dat een rechtsstaat onwaardig is. Helaas was de commissie niet in staat enig weerwerk te bieden.

Het omzeilen van de commissie voor de Justitie voor kwesties waarvoor die commissie bevoegd is, is blijkbaar een nieuwe techniek. Aan een ontwerp of voorstel over een bepaalde materie wordt gewoon een hoofdstuk toegevoegd om het Strafwetboek, het Wetboek van Strafvordering of het Burgerlijk Wetboek te wijzigen zonder dat de commissie voor de Justitie zich daarover kan uitspreken. Als dat zo voortgaat, zullen alle commissies behalve die voor de Justitie de Wetboeken wijzigen als addendum van materies waarvoor ze bevoegd zijn, met alle juridische gevolgen van dien. De meerderheid is duidelijk niet bang zich belachelijk te maken ten opzichte van de juridische wereld.

Ik heb bedenkingen bij de wijze waarop de meerderheid een nieuwe indeling maakt van de overtredingen, de gevolgde werkwijze en de omschrijving van een nieuwe overtreding.

Het legaliteitsbeginsel, namelijk dat de straf en de strafmaat moeten steunen op de wet, is een fundamenteel mensenrecht. Artikel 7 EVRM, dat het legaliteitsbeginsel uitdrukt, voorziet in geen enkele uitzondering, en dat in tegenstelling tot de meeste artikelen van het EVRM. Als we die standaardnorm willen gerespecteerd zien, moet het legaliteitsbeginsel in strafzaken strikt worden geïnterpreteerd en toegepast. De burger moet zijn gedrag kunnen aanpassen aan de duidelijke onderrichtingen van de overheid.

De huidige meerderheid is een meerderheid van aankondigingen. De jongste twee jaar is er op politiek vlak niets concreets gebeurd. Er werden alleen zaken aangekondigd. De regering had een ontwerp kunnen indienen dat de overtredingscategorieën bevat zodat we over de zin, toepassing en draagwijdte van de overtredingen hadden kunnen discussiëren.

*infractions.*

*Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement se méfie à ce point du parlement. Il estime manifestement que la discussion sur les infractions est meilleure et plus démocratique lorsqu'elle a lieu dans les alcôves du pouvoir exécutif plutôt qu'au parlement. Pourquoi le parlement ne peut-il pas discuter du champ d'application des infractions qui se concrétisent chaque année par des centaines de milliers de procès-verbaux ? Où en est le réflexe démocratique des partis de la majorité lorsqu'ils décrivent des délits auxquels chaque citoyen est confronté chaque jour ? Ne témoigne-t-on pas d'un mépris pour le parlement lorsqu'on accorde plus de crédit aux idées de comités et d'instances de toutes sortes plutôt qu'à celles du parlement ? Les parlementaires qui ont quelque fierté, qui n'acceptent pas cette forme de despotisme éclairé et qui ne souhaitent pas se comporter en moutons dociles de la majorité, devraient défendre leurs droits parlementaires au sein du parlement. (Interruptions de M. L. Vandenberghe)*

*Je sais que M. Lionel Vandenberghe n'est pas sensible à mon argumentation et au principe de légalité dans les affaires pénales. C'est son bon droit de traiter le droit pénal à la légère. J'ai une autre opinion et j'y vois une question fondamentale.*

**M. Flor Koninckx (SP.A-SPIRIT).** – *La réaction de M. Hugo Vandenberghe m'étonne car aucun membre du CD&V n'était présent lors de la discussion en commission. S'il estime que le droit à la discussion doit être respecté, il devrait veiller à ce que son groupe soit représenté.*

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V).** – *Cela ne signifie pas que je perds mon droit de parole. Chacun a le droit de s'exprimer durant le débat en séance plénière.*

*Je ne pouvais d'ailleurs pas être présent parce que je préside la commission de la Justice. Personne ne peut attendre de moi que je participe en même temps aux réunions d'autres commissions. Je veux uniquement souligner que le parlement n'est pas prêt à mener une discussion de fond puisque l'examen de cette importante matière juridique a été confié à la commission des Finances et des Affaires économiques.*

*L'avis du Conseil d'État est clair. Il se base sur un arrêt d'annulation rendu par la Cour d'arbitrage et analyse les définitions des limites à l'intérieur desquelles les infractions peuvent être avancées. Le Conseil d'État conclut que les critères prévus à l'article 29, 1<sup>er</sup> paragraphe, du projet sont insuffisamment clairs pour pouvoir encadrer efficacement et délimiter les compétences confiées au Roi pour répartir en différentes catégories les infractions des règlements fixés en application de la loi relative à la police de la circulation*

Maar wat doet de regering, ze gebruikt een volmachtentruuc. De regering ziet af van het koninklijk besluit dat uitvoering geeft aan strafbepalingen en om het legaliteitsprobleem op te lossen zegt ze dat de Kamers de door haar voorgestelde wijzigingen binnen de twaalf maanden moeten goedkeuren. Zoals gewoonlijk onder deze paarse regering zal het parlement de voorgestelde procedure zonder morren aanvaarden en aan zijn amenderingsrecht verzaken. De regering gebruikt de methode van het koninklijk besluit om de categorieën van overtredingen in een koninklijk besluit te omschrijven.

Ik begrijp niet waarom de regering zoveel wantrouwen koestert tegenover het parlement. Ze gaat er blijkbaar van uit dat de discussie over de overtredingen beter en democratischer kan worden gevoerd in de achterkamertjes van de uitvoerende macht dan in het parlement. Waarom mag het parlement niet discussiëren over het toepassingsgebied van overtredingen, die worden weerspiegeld in honderdduizenden processen-verbaal per jaar? Hoe zit het met de democratische reflex van de meerderheidspartijen bij de beschrijving van misdrijven waarmee elke burger dagelijks te maken heeft? Getuigt het niet van minachting voor het parlement dat er meer waarde wordt gehecht aan de opvattingen van allerlei comités en instanties dan aan die van het parlement? Parlementsleden met enige fierheid, die deze vorm van verlicht despotisme niet aanvaardden en zich niet wensden te gedragen als volgzaam aanhangwagens van de meerderheid, zouden op hun parlementaire rechten moeten staan in het parlement. (*Onderbreking door de heer L. Vandenberghe*). Ik weet dat de heer Lionel Vandenberghe niet gevoelig is voor mijn argumenten en voor het legaliteitsbeginsel in strafzaken. Het is zijn goed recht lichtzinnig om te gaan met het strafrecht. Ik ben een andere mening toegedaan en beschouw dit als een fundamentele aangelegenheid.

**De heer Flor Koninckx (SP.A-SPIRIT).** – De reactie van de heer Hugo Vandenberghe verbaast mij aangezien er geen enkel CD&V-lid aanwezig was bij de bespreking in de commissie. Als hij van oordeel is dat het discussierecht moet worden geëerbiedigd, had hij ervoor moeten zorgen dat zijn fractie was vertegenwoordigd.

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Dat betekent niet dat ik mijn spreekrecht verlies. Iedereen heeft recht spreken tijdens het debat in de plenaire vergadering.

Ik kon overigens niet aanwezig zijn omdat ik de commissie voor de Justitie voorziet. Niemand kan van mij verwachten dat ik tegelijkertijd deelneem aan de vergaderingen van de andere commissies. Ik wil er enkel op wijzen dat het parlement niet bereid is de discussie ten gronde ten voeren aangezien de bespreking van dit belangrijke juridische vraagstuk naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden werd gezonden.

Het advies van de Raad van State is duidelijk. Het gaat uit van het vernietigingsarrest van het Arbitragehof en onderzoekt de omschrijvingen van de grenzen waarbinnen de overtredingen naar voren kunnen worden gebracht. De Raad van State concludeert 'dat de criteria bepaald in het ontworpen artikel 29, paragraaf 1, onvoldoende duidelijk zijn om aan de Koning opgedragen bevoegdheden om overtredingen van reglementen vastgesteld ter uitvoering van de verkeerswet in

routière.

*Une note relative à l'avis du Conseil d'État a été jointe au rapport. Contrairement à mon habitude, je donnerais à cette note la cote de zéro sur vingt. Je m'en tiens à un seul alinéa. L'article 7 reprend la doctrine de l'adéquation généralement admise en Allemagne. La note tient compte de la « distance » entre l'infraction et le dommage en établissant une distinction entre la causalité « directe » et « indirecte ». L'auteur de cette note comprend-il bien la théorie allemande de la cause adéquate ? Cette doctrine repose sur la conséquence raisonnablement prévisible et ne dit rien de la « distance » qui n'est présente que dans notre conception de la faute. On se fonde toujours sur une base juridique déterminée, telle qu'une doctrine de causalité déterminée et qu'un concept déterminé du dommage. La causalité s'inscrit dans un concept déterminé de la faute. Si le concept de faute englobe la prévisibilité raisonnable du dommage, on ne peut parler de causalité. Je ne comprends absolument pas les termes « distance » et « directe » et « indirecte ». Selon notre Code civil, le lien de causalité est établi en cas de dommage direct. En cas de dommage indirect, on ne peut pas toujours conclure a priori à l'inexistence d'un lien de causalité. Je ne comprends pas davantage que l'on décide subitement d'appliquer la théorie de la cause adéquate aux infractions routières. On crée ainsi un problème juridique supplémentaire. La responsabilité civile repose sur la théorie de l'équivalence. Il y a alors une identification entre le délit et la faute au regard du droit civil. La nouvelle loi implique l'application de la théorie de la cause adéquate pour l'appréciation pénale, alors que c'est la doctrine de l'équivalence qui s'applique aux intérêts civils. Les chambres en sont-elles conscientes ? Je renvoie à la jurisprudence relative à l'identité entre le concept de faute et le délit. Cette distinction est tout à fait incohérente. Je partage les conceptions du Conseil d'État selon lesquelles la définition d'un accident entraînant presque inévitablement des dommages physiques conduit à un manque de clarté quant au champ d'application évident.*

*L'idée peut paraître séduisante mais l'application entraînera d'interminables discussions devant les tribunaux de police. Cela ne peut qu'accroître le volume de travail déjà excessif.*

*Une législation adaptée visant à lutter contre les infractions routières est en effet le moyen d'assurer une plus grande sécurité routière. Il faut toutefois que la législation soit claire et offre une sécurité juridique. Le présent texte ne satisfait à mon humble avis pas à ces exigences.*

**M. Philippe Mahoux (PS).** – Je voudrais rappeler les principes que nous soutenons. Le premier est que tout ce qui vise à réduire le nombre de victimes sur la route mérite notre soutien, qu'il s'agisse de démarches de nature préventive, formative ou répressive.

Le deuxième principe est que la sécurité juridique est tout à fait fondamentale et que le libellé du texte et la protection dont peuvent bénéficier les usagers sont importants pour éviter toute mesure pouvant s'apparenter à de l'arbitraire. À cet égard, nous verrons, en aval du vote de ce projet de loi, quelles seront les conséquences d'un éventuel recours devant la Cour d'arbitrage. L'arrêt que rendrait cette cour à l'égard

verschillende categorieën in te delen, op doelmatige wijze te kunnen omkaderen en af te bakenen'.

Bij het verslag werd een 'Nota naar aanleiding van het advies van de Raad van State' gevoegd. Tegen mijn gewoonte in, zou ik als examiner nul op twintig geven op deze juridische nota. Ik beperk mij tot één alinea. Artikel 7 neemt de adequatieleer over die in Duitsland algemeen aanvaard is. Er wordt in de nota rekening gehouden met de 'afstand' tussen de overtreding en de schade door een onderscheid te maken tussen 'rechtstreeks' en 'onrechtstreeks' wat de oorzaak betreft. Begrijpt de auteur van deze nota wel goed de Duitse theorie van de adequate oorzaak? Deze leer steunt op het redelijk voorzienbaar gevolg en zegt niets over de 'afstand'. Dat element afstand komt voor in ons foutbegrip. Er wordt altijd gewerkt met een bepaalde juridische grondslag zoals een bepaald foutbegrip, een bepaalde causaliteitsleer en een bepaald schadebegrip. De causaliteit past in een bepaald foutbegrip. Als het foutbegrip de redelijke voorzienbaarheid van de schade omvat, kan dat niet bij de causaliteit worden geplaatst. Ik begrijp de termen 'afstand' en 'rechtstreeks' en 'onrechtstreeks' volstrekt niet. Volgens ons Burgerlijk Wetboek staat bij de rechtstreekse schade het causaal verband vast. Bij onrechtstreekse schade kan niet altijd a priori worden gezegd dat er geen causaal verband is. Ik begrijp evenmin dat nu plots zonder meer wordt beslist voor de verkeersovertredingen de theorie van de adequate oorzaak toe te passen. Op die manier wordt een bijkomend juridisch probleem gecreëerd. De burgerlijke aansprakelijkheid steunt op de equivalentieleer. Er bestaat daarbij een identificatie tussen het misdrijf en de burgerlijke fout. De nieuwe wet betekent dat voor de strafrechtelijke beoordeling de theorie van de adequate oorzaak moet worden gevolgd, terwijl voor de burgerlijke belangen de equivalentieleer geldt. Zijn de Kamers zich daarvan bewust? Ik verwijs naar de rechtspraak over de identiteit tussen het foutbegrip en het misdrijf. Dat onderscheid is volstrekt incoherent. Ik deel de opvattingen van de Raad van State, dat de omschrijving van een ongeval dat bijna onvermijdbaar leidt tot fysieke schade een gebrek aan duidelijkheid tot gevolg heeft met betrekking tot het evidente toepassingsgebied.

Het idee kan mooi zijn, maar de toepassing zal tot eindeloze discussies leiden voor de politierechtbanken. Dat kan alleen de al bestaande overlast verhogen.

Een aangepaste wetgeving ter bestrijding van verkeersinbreuken is inderdaad de weg naar meer verkeersveiligheid. De wetgeving moet evenwel duidelijk zijn en rechtszekerheid bieden. Voorliggende tekst beantwoordt volgens mijn bescheiden mening geenszins aan die vereisten.

**De heer Philippe Mahoux (PS).** – *Ik herinner eerst aan de principes die wij ondersteunen. Ten eerste verdient elke maatregel, of hij nu preventief, normatief of repressief is, die ertoe strekt het aantal verkeersslachtoffers te verminderen onze steun.*

*Ten tweede is rechtszekerheid van fundamenteel belang. Het opschrift van de tekst en de bescherming die de gebruikers genieten, zijn belangrijk teneinde elke maatregel te vermijden die arbitrair zou kunnen lijken. We zullen dan ook zien welke gevolgen een eventueel beroep bij het Arbitragehof zal hebben, net zoals we dat hebben gedaan voor de vorige tekst.*

du nouveau texte nous éclairerait, comme l'a fait l'arrêt relatif au texte précédent.

Le troisième principe est qu'il faut veiller à l'information nécessaire des usagers. Depuis quelques années, nous assistons à des modifications assez fréquentes des textes de loi, de sorte que l'utilisateur ne s'y retrouve plus correctement. J'insiste donc particulièrement pour que des démarches d'information cadrant bien avec des démarches de prévention puissent être entreprises et intensifiées.

Enfin, je voudrais dire un mot de la technique utilisée en l'occurrence : un arrêté royal devant être confirmé par une loi. En tant que membre d'un parlement, je déplore cette technique. C'est en effet inverser le cours des choses. Le parlement doit pouvoir assurer le contrôle de l'exécutif qui lui incombe. L'expérience parlementaire que j'ai acquise ces dernières années m'a toutefois appris que, quelle que soit la composition des majorités et des oppositions, cette technique a été utilisée très fréquemment et que la faute est donc plutôt imputable aux exécutifs en général qu'à un parti en particulier.

**M. Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité. – *Dès mon entrée en fonction en tant que ministre de la Mobilité, j'ai décidé de ne pas reporter l'évaluation de la loi relative à la police de la sécurité routière mais, au contraire, de l'anticiper. Cet objectif est dès lors repris dans la déclaration de gouvernement adoptée au début de l'année parlementaire.*

*La police, le parquet et toutes les organisations qui s'occupent au quotidien de la sécurité routière – des mouvements de piétons aux associations d'automobilistes – ont été impliqués dans cette évaluation qui a duré un an. Sur la base de leur travail, nous avons pu, par un consensus, rédiger un texte logique. Après une évaluation, nous avons décidé au parlement d'amender plus que symboliquement le projet de loi « ordonnance de paiement ». Les procédures existantes ont supporté l'effet de choc de la loi ; il n'y a donc aucune raison de prévoir une procédure particulière. Le projet de loi est le moyen idéal d'apporter par des amendements ces modifications dans la loi relative à la police de la circulation routière. Cela ne signifie toutefois pas que nous ne poursuivons pas notre politique de sécurité routière.*

*L'article 29 de la loi présente une certaine logique. Notre pays a une solide tradition dans le domaine du droit pénal. Vaut ainsi le principe selon lequel chaque peine doit être reprise dans la loi. Le code de la route a donc été établi par le biais d'un arrêté royal, sur la base d'un seul article. Il stipule que les peines prévues pour les infractions à ce code sont fixées par arrêté royal. Tel est le point de départ.*

*La précédente loi a étendu le mandat qui existait depuis longtemps déjà.*

*La précédente loi a étendu le mandat confié depuis longtemps au gouvernement en autorisant une variation. Le gouvernement a reçu le mandat de diviser les infractions dans le code de la route. La Cour d'arbitrage et le Conseil d'État ont indiqué que cela devait être mieux défini. Compte tenu de notre tradition, la Cour d'arbitrage n'a pas décidé d'une annulation mais a seulement émis un signal. Dans ce texte, le mandat est décrit de manière telle qu'il est confié à quiconque s'occupe de la sécurité routière.*

*Ten derde moeten de gebruikers voldoende worden ingelicht. De wetteksten werden de afgelopen jaren herhaaldelijk gewijzigd, waardoor niemand er nog zijn weg in vindt. Samen met de preventiemaatregelen moeten dus ook informatiemaatregelen worden genomen.*

*Ten slotte heb ik nog een opmerking over de gehanteerde techniek: een koninklijk besluit dat door een wet moet worden bevestigd. Als parlements lid betreur ik deze techniek. De zaken worden op hun kop gezet. Het Parlement moet de controle op de uitvoerende macht kunnen uitoefenen. Mijn ervaring als parlements lid heeft me echter geleerd dat de betrokken techniek zeer vaak wordt gebruikt, ongeacht de samenstelling van de meerderheid of de oppositie. De schuld ligt dus bij de regeringen en niet bij een bepaalde partij.*

**De heer Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit. – *Vanaf mijn ambtsaanvaarding als minister van Mobiliteit heb ik de optie genomen de evaluatie van de verkeerswet niet uit te stellen, maar veeleer te vervroegen. Die doelstelling is dan ook opgenomen in de regeringsverklaring bij de start van dit werkjaar.*

Bij de evaluatie, die een jaar heeft geduurd, werden politie en parket nauw betrokken alsook alle organisaties die zich dagelijks bezighouden met de verkeersveiligheid, van voetgangersbewegingen tot automobilistenverenigingen. Op basis van hun werk konden we, via consensus, een logische tekst opstellen. Na een evaluatie hebben we in het Parlement beslist het wetsontwerp 'beschikking tot betaling' meer dan symbolisch te amenderen. De bestaande procedures hebben het schokeffect van de wet kunnen verwerken; er is dus geen enkele reden om in een bijzondere procedure te voorzien. Het wetsontwerp is dan ook het ideale middel om via amendement deze wijzigingen aan te brengen in de verkeerswet. Dat betekent evenwel niet dat we ons verkeersbeleid niet voortzetten.

Artikel 29 van de verkeerswet bevat enige logica. Op wetgevingstechnisch gebied heeft ons land een stevige traditie op strafrechtelijk gebied. Zo geldt het principe dat iedere straf in de wet moet zijn opgenomen. Het verkeersreglement werd dan ook via koninklijk besluit opgesteld, op basis van één artikel. Dat bepaalt dat overtredingen van dat reglement, via koninklijk besluit bestraft worden. Dat is het uitgangspunt.

In de vorige wet heeft men het mandaat dat historisch al lang bestond uitgebreid.

In de vorige wet heeft men het al lang bestaande mandaat aan de regering uitgebreid door een variatie toe te staan. De regering kreeg het mandaat om binnen het verkeersreglement de overtredingen in te delen. Het Arbitragehof en de Raad van State hebben gezegd dat dit beter moet worden omschreven. Gelet op onze traditie heeft het Arbitragehof geen vernietiging uitgesproken, maar alleen een wenk gegeven. Het mandaat wordt in deze tekst zo omschreven dat het door iedereen die te maken heeft met verkeersveiligheid, wordt

*À la remarque complémentaire du Conseil d'État selon laquelle l'influence « directe ou indirecte » sur le risque d'accident est une description insuffisante pour élargir le mandat, nous ne pouvons répondre qu'en modifiant le critère. Les mots « direct » et « indirect » ne peuvent être mieux décrits que par les mêmes mots « direct » et « indirect ». Le mot est tout aussi précis que les mots « volontaire » et « involontaire » utilisés dans le code pénal. Le grand problème est de donner une réponse juridique sans aller à l'encontre de ce qu'on entend généralement par « direct » et « indirect ». Nous avons à cet effet utilisé une note juridique, non pour introduire la confusion dans le débat de droit civil sur les causes directes ou indirectes au tribunal, mais bien pour indiquer que le terme est suffisamment précis juridiquement pour définir un mandat confié au gouvernement. Nous suivons ainsi la tradition selon laquelle un code de la route contenant de nombreuses règles et qui doit pouvoir être rédigé facilement, doit être établi par arrêté royal. La répartition doit également être réglée de cette manière. Pour vérifier si le mandat a été exercé correctement, nous avons proposé la technique de la validation. Elle permet une meilleure combinaison de l'élément démocratique et de l'élément juridique. Il ne s'agit donc pas ici de pleins pouvoirs mais du maintien d'une tradition juridique. Le parlement aura le dernier mot, dans l'espoir que la logique de la loi sera suivie lors de l'application. Nous pourrions donc encore discuter au parlement de l'application exacte des termes « direct » et « indirect ».*

*Par ces modifications limitées de la loi relative à la police de la circulation routière, nous faisons un pas vers la combinaison de la sécurité routière et de la sécurité juridique.*

*Mais le travail n'est pas terminé. J'ai promis à la Chambre d'adapter le code pénal selon cette même logique. Je suis d'accord pour dire que nous devons être vigilants à cet égard. J'ai déclaré que je m'engage à vérifier si la logique de cette loi et de la précédente n'engendrent aucun déséquilibre dans le code pénal quant à la prescription, les circonstances atténuantes et la récidive.*

*Je ferai cet exercice en concertation avec la ministre de la Justice. Une note relative à la criminalité routière est aussi en préparation. Nous examinons avec les procureurs généraux si, à côté d'un système équilibré et équitable pour le bon citoyen, il faut également imaginer un système pour les coupables d'infractions graves s'apparentant à des délits intentionnels.*

**M. Jean-Marie Dedecker (VLD).** – *Je comprends que le ministre se base sur le rapport d'évaluation et son suivi. Chaque semaine, l'un ou l'autre ministre s'amène avec une idée de modification de la loi sur la circulation. Beaucoup de gens, y compris les procureurs, souhaitent à présent que les choses se calment. Je propose qu'on reste tranquille jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi, le 1<sup>er</sup> février 2006.*

**M. Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité.** – *Comme M. Dedecker, je veux calmer le débat et rouler au profit de la sécurité routière.*

*Les analyses des accidents seront affinées. L'Institut belge*

*gedragen.*

Aan de bijkomende opmerking die de Raad van State maakt, namelijk dat de 'rechtstreekse of onrechtstreekse' invloed op het risico op ongeval, geen voldoende omschrijving is om het mandaat uit te leggen, kan alleen worden tegemoetgekomen door het criterium te veranderen. De woorden rechtstreeks en onrechtstreeks kunnen niet beter worden omschreven dan door de woorden rechtstreeks of onrechtstreeks zelf. Het woord is net zo precies als de woorden opzettelijk en onopzettelijk uit het strafwetboek. Het grote probleem is hierop een juridisch antwoord te geven zonder in te gaan tegen wat algemeen maatschappelijk onder rechtstreeks en onrechtstreeks wordt verstaan. We hebben daartoe een juridische nota gebruikt, niet om verwarring te creëren tussen het burgerrechtelijk debat op een rechtbank over rechtstreekse of onrechtstreeks oorzaken, maar wel om te stellen dat de term juridisch voldoende precies is om een mandaat aan de regering te omschrijven. We zetten hiermee de traditie voort dat een verkeersreglement, dat vele regels bevat en vlot moet kunnen worden opgesteld, via koninklijk besluit moet worden vastgelegd. Ook de indeling moet via koninklijk besluit worden geregeld. Om na te gaan of het mandaat goed werd uitgeoefend hebben we de techniek van de bekrachtiging voorgesteld. Deze techniek maakt een betere combinatie mogelijk tussen het democratische en het juridische element. Het gaat hier dus niet om een volmachtsituatie maar om een juridische traditie die wordt voortgezet. Het parlement zal het laatste woord hebben in de hoop dat de logica van de wet ook bij de uitvoering ervan wordt gevolgd. We zullen in het parlement dus nog kunnen discussiëren over de juiste toepassing van rechtstreeks en onrechtstreeks.

Met deze beperkte wijzigingen van het verkeersrecht zetten we een stap in de richting van de combinatie van *sécurité routière* met *sécurité juridique*.

Het werk is echter nog niet af. Ik heb in de Kamer beloofd vanuit diezelfde logica het Strafwetboek aan te passen. Ik ben er mee eens dat we in dat opzicht waakzaam moeten zijn. Ik heb verklaard dat ik me ertoe verbind na te gaan of de logica van deze en de vorige verkeerswet in het Strafwetboek geen onevenwicht aanbrengt inzake verjaring, verzachtende omstandigheden, herhaling.

Die oefening zal ik in samenspraak met de minister van Justitie doen. Ook wordt een nota inzake verkeerscriminaliteit voorbereid. Samen met de procureurs-generaal gaan we na of er naast een evenwichtig en eerlijk systeem voor de goede burger ook een systeem moet komen voor wie extreme fouten maakt die aanleunen bij opzettelijke misdrijven.

**De heer Jean-Marie Dedecker (VLD).** – Ik heb er begrip voor dat de minister uitgaat van het evaluatierapport en de opvolging ervan. Elke week komt een of andere minister wel met een idee voor een aanpassing van de verkeerswet. Uit mijn contacten met personen uit de praktijk, ook met procureurs, leer ik dat de vraag om rust zeer groot is. De wet zal pas op 1 februari 2006 in werking treden. Ik stel voor minstens tot dan de rust in het debat te houden.

**De heer Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit.** – Samen met de heer Dedecker wil ik het voorbeeld geven om rustig te praten en te rijden ten voordele van meer verkeersveiligheid.

De analyses van de ongevallen zullen worden verfijnd. Het

*pour la Sécurité routière a mis à la dernière main à l'élaboration d'un centre d'étude. Son mode de financement sera examiné avec le secteur privé.*

*Il faut aussi songer à améliorer l'approche de la récidive. La discussion en la matière porte toutefois sur le traitement des données.*

*Notre objectif est en effet de simplifier la perception des amendes et de supprimer les timbres amende. L'entrée en vigueur de la loi sur la circulation va dès lors de pair avec la simplification du paiement des amendes. Nous avons donc accédé à la demande de la commission fédérale des communications, des services de police et des parquets de reporter l'entrée en vigueur de la loi au 1<sup>er</sup> février 2006. On organisera entre-temps une campagne d'information pour expliquer la logique qui sous-tend la nouvelle loi sur la circulation, de sorte que tout le monde se rende compte que mieux vaut payer une amende que provoquer un accident.*

– **La discussion générale est close.**

#### **Discussion des articles**

*(Le texte adopté par la commission des Finances et des Affaires économiques est identique au texte du projet transmis par la Chambre des représentants. Voir le document Chambre 51-1428/16.)*

– **Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.**

#### **Demande d'explications de M. Hugo Vandenberghe au ministre de la Mobilité sur «le recyclage des véhicules retirés de la circulation» (n° 3-926)**

#### **Demande d'explications de M. Bart Martens au ministre de la Mobilité sur «l'enregistrement des voitures automobiles dans le cadre de l'obligation de recyclage» (n° 3-951)**

**Mme la présidente.** – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V).** – *Selon des données d'une entreprise de traitement des déchets, 90.000 voitures seulement sur les 250.000 retirées de la circulation seraient recyclées dans des centres agréés de traitement.*

*Les autres véhicules hors d'usage atterriraient dans les circuits gris et noir. Le nombre de voitures qui partent à l'étranger, sous le couvert d'occasions ou non, se situerait entre 80.000 et 100.000. Le reste serait recyclé dans des centres non agréés, avec toutes les conséquences que cela implique pour l'environnement.*

*Les voitures recyclées dans des centres agréés de traitement font l'objet d'un certificat de destruction, leur numéro de châssis est détruit et elles sont officiellement rayées de la Direction Immatriculation des Véhicules (DIV). Il n'existe cependant aucun système de traçabilité dans notre pays. Une fois la plaque d'immatriculation renvoyée à la DIV, la voiture*

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft de laatste hand gelegd aan de uitwerking van een studiecentrum. Met de privé-sector zal worden nagegaan wie wat zal betalen.

Ook moet worden nagedacht over een betere aanpak van de recidive. Daar gaat de discussie echter over de dataverwerking.

Het is inderdaad onze bedoeling om de inning van de boetes te vereenvoudigen en de boetezegels af te schaffen. De inwerkingtreding van de verkeerswet gaat dan ook gepaard met de vereenvoudiging van de betaling van de boetes. We zijn dan ook ingegaan op de vraag van de federale verkeerscommissie, de politiediensten en de parketten om de inwerkingtreding van de wet even uit te stellen tot 1 februari 2006. Ondertussen zal er een informatiecampagne komen over de logica achter de nieuwe verkeerswet zodat iedereen zal beseffen dat het beter is een boete te krijgen dan een ongeval te veroorzaken.

– **De algemene bespreking is gesloten.**

#### **Artikelsgewijze bespreking**

*(De tekst aangenomen door de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden is dezelfde als de tekst van het door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden ontwerp. Zie stuk Kamer 51-1428/16.)*

– **De stemming over het wetsontwerp in zijn geheel heeft later plaats.**

#### **Vraag om uitleg van de heer Hugo Vandenberghe aan de minister van Mobiliteit over «de recyclage van afgedankte wagens» (nr. 3-926)**

#### **Vraag om uitleg van de heer Bart Martens aan de minister van Mobiliteit over «de registratie van wagens in het kader van de verwerkingsplicht» (nr. 3-951)**

**De voorzitter.** – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V).** – Volgens gegevens van een schrootverwerkingsbedrijf zouden slechts 90.000 van de 250.000 auto's die jaarlijks uit roulatie worden genomen, in erkende schrootcentra worden gerecycleerd.

De overige afgedankte auto's zouden in het grijze en zwarte circuit belanden. Naar schatting zouden een 80.000 tot 100.000 wagens, al dan niet onder het mom van tweedehands-auto's, naar het buitenland vertrekken. De rest zou in niet-erkende centra worden verschroot, met alle milieugevolgen van dien.

De auto's die in erkende schrootcentra worden gerecycleerd krijgen een certificaat van vernietiging, het chassisnummer wordt vernietigd, en ze worden door de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) officieel uitgeschreven.

Het grote probleem is echter dat er in ons land geen traceersysteem bestaat. Eens men de nummerplaat naar de

*n'est plus traçable. Autrement dit, la plaque d'immatriculation suit le propriétaire de la voiture, pas le véhicule.*

*Quelles conclusions le ministre tire-t-il de ces chiffres ? Juge-t-il nécessaire de revoir le système d'immatriculation des véhicules ?*

*Estime-t-il souhaitable d'instaurer un mécanisme de traçabilité qui permettrait aussi d'endiguer les vols de voitures, le maquillage des numéros de châssis et la fraude à la TVA ?*

*Quelles mesures prendra-t-il à court terme pour que le recyclage des voitures hors d'usage se fasse plus légalement ?*

**M. Bart Martens (SP.A-SPIRIT).** – *Ma demande d'explications est très proche de celle de M. Vandenberghe puisque toutes deux concernent la directive européenne sur les épaves de voitures qui impose aux importateurs et producteurs l'obligation de reprendre les épaves, de les recycler au maximum et d'en employer utilement les pièces. J'espère que cette obligation de reprise incitera les producteurs à tenir compte du traitement des déchets dès la conception des véhicules et à produire des véhicules facilement démontables, recyclables et retraitables.*

*Malheureusement la transposition et l'application de cette directive laissent à désirer. Différentes conventions environnementales ont été conclues entre les Régions flamande, bruxelloise et wallonne, d'une part, et les organisations représentatives de l'industrie automobile, de la vente de véhicules, de la vente de véhicules d'occasion et de la récupération de matériaux, d'autre part. Les véhicules hors d'usage doivent être démantelés dans un centre de traitement agréé. Ils reçoivent alors un certificat permettant de les rayer du répertoire belge des véhicules.*

*Les chiffres indiquent que sur 250.000 véhicules mis hors d'usage chaque année, 92.187 seulement sont envoyés dans des centres agréés de traitement. Beaucoup de véhicules passent donc par les mailles du filet moyennant une exportation légale ou illégale vers l'étranger, une mise à la casse ou en décharge illégale, avec tous les risques qui s'ensuivent pour l'environnement.*

*L'enregistrement et la traçabilité défaillants des véhicules dans notre pays peuvent être une cause importante de ces fuites de véhicules. Une personne qui met son véhicule hors d'usage ou le vend doit se faire désimmatriculer auprès de la DIV. Une fois le véhicule désimmatriculé, il n'existe plus de lien avec le véhicule et les autorités en perdent toute trace. Il est donc impossible de vérifier si le véhicule a été exporté ou détruit.*

*Une solution consisterait à ne plus relier le numéro d'immatriculation au propriétaire mais au véhicule. La DIV pourrait ainsi continuer à suivre la trace de tous les véhicules.*

*Le ministre estime-t-il que la liaison du numéro d'immatriculation au numéro de châssis plutôt qu'au propriétaire permettrait d'accroître la traçabilité et de freiner le traitement illégal ou l'exportation ?*

*Y a-t-il concertation sur cette question entre la DIV, le*

*DIV heeft teruggestuurd, is de auto niet meer traceerbaar. De nummerplaat volgt met andere woorden de eigenaar van de auto, niet het voertuig.*

*Welke conclusies trekt de minister uit deze cijfergegevens? Acht hij het nodig de auto-inschrijving te hervormen?*

*Acht hij het wenselijk een traceersysteem in te voeren waarbij ook het opsporen van autodiefstallen, het geknoei met chassisnummers en BTW-fraude kan worden ingedijkt?*

*Welke maatregelen zal hij op korte termijn nemen om de recyclage van afgedankte auto's meer legaal te laten verlopen?*

**De heer Bart Martens (SP.A-SPIRIT).** – *Mijn vraag om uitleg sluit nauw aan bij deze van de heer Vandenberghe, omdat beide betrekking hebben op de Europese autowrakkenrichtlijn, die van groot belang is voor ons leefmilieu door het invoeren van de terugnameplicht, waardoor invoerders en producenten verplicht worden autowrakken terug te nemen, maximaal te recycleren en de onderdelen ervan nuttig toe te passen. Deze terugnameplicht zal de producenten er hopelijk toe aansporen om, reeds bij het ontwerp zelf van de wagens, rekening te houden met de afvalfase, zodat de wagens makkelijker demonteerbaar zijn en kunnen worden gerecycleerd en verwerkt.*

*Jammer genoeg laten de omzetting en de toepassing van deze richtlijn te wensen over. Tussen het Vlaams, het Brussels en het Waals Gewest enerzijds en de representatieve organisaties van bedrijven die actief zijn in de auto-industrie, autoverkoop, handel in tweedehands auto's en recuperatie van materialen anderzijds werden verschillende milieubeleidsvereenkomsten gesloten. Hierdoor moeten afgedankte auto's worden ontmanteld in een erkend verwerkingscentrum. Zij krijgen dan een certificaat, waarmee de auto kan worden uitgeschreven uit het Belgische voertuigenrepertorium.*

*Uit cijfers blijkt dat van de 250.000 voertuigen die jaarlijks naar schatting uit gebruik worden genomen slechts 92.187 aangeboden werden in erkende verwerkingscentra. Hieruit blijkt dat er lekstromen bestaan met een al dan niet illegale export naar het buitenland, illegale verschroting of opslag, met alle risico's van dien voor het milieu, zoals het wegsijpelen van batterijvloeistoffen en olieresten.*

*Een belangrijke oorzaak van deze lekstromen vormt allicht de ontoereikende registratie en traceerbaarheid van wagens in ons land. Wie zijn wagen afdankt of verkoopt moet zijn nummerplaat uitschrijven bij de DIV. Na uitschrijving bestaat er geen link meer met het voertuig en geraakt de overheid elk spoor bijster. Er kan dus niet worden nagegaan of de wagen geëxporteerd of vernietigd werd.*

*Een oplossing zou erin bestaan de nummerplaat niet langer te koppelen aan de eigenaar van een wagen, maar aan de wagen zelf. Zodoende kan de overheid via de DIV alle wagens blijven traceren.*

*Ziet de minister heil in de koppeling van de nummerplaat aan het chassisnummer in plaats van aan de eigenaar, teneinde de traceerbaarheid te vergroten en illegale verwerking of export*



*secteur et les administrations régionales chargées de la gestion des déchets ? Dans l'affirmative, où en est-elle ? Quels résultats peut-on en attendre et pour quand ?*

**M. Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité. – *Le suivi d'une partie du parc automobile ne peut en effet être assuré correctement, ce qui donne lieu à des exportations frauduleuses et à des infractions à la réglementation européenne et régionale en matière d'environnement.*

*J'ai fait réaliser une étude comparative du système appliqué dans notre pays et dans les pays voisins. Il en ressort que la liaison au numéro de châssis n'est pas la solution idéale, les mêmes problèmes se posant également à l'étranger.*

*J'ai également fait procéder à une analyse des avantages et des inconvénients du système actuel d'immatriculation et j'ai fait réaliser une étude objective de la faisabilité et de l'opportunité d'un nouveau système d'immatriculation et des propositions d'amélioration du système actuel.*

*Sur la base de cette étude, nous élaborons actuellement une solution de rechange allant dans le sens d'un suivi du véhicule d'un propriétaire à l'autre. Cette étude tient compte de la modernisation en cours de la procédure d'immatriculation via l'internet. Actuellement, près de 30% des immatriculations se font directement par l'internet par l'intermédiaire du courtier ou agent d'assurance. Il est aussi tenu compte de la suppression de la rétribution pour l'immatriculation d'un véhicule à partir de 2006.*

*Je déposerai prochainement une proposition visant à mettre au point un système permettant d'enregistrer les propriétaires successifs d'un véhicule afin d'assurer la traçabilité de ce dernier. Dès qu'il aura été adopté, le système de traçabilité sera mis en œuvre. Selon nos prévisions, tout devrait être terminé d'ici 2009, ce qui ne résout pas le problème actuel à court terme.*

*Bien que le recyclage des véhicules hors d'usage relève de la compétence des Régions, je suis évidemment disposé à discuter avec mes collègues régionaux et à les assister.*

**M. Hugo Vandenberghe (CD&V)**. – *Dans une optique historique, 2009 n'est qu'à un saut de puce mais dans une optique politique c'est à une éternité. Je conçois toutefois qu'il faille un certain temps pour parvenir à une solution. Il est effectivement peut-être utile de consulter les gouvernements des entités fédérées pour vérifier si certaines méthodes ne peuvent être activées afin de réduire le nombre impressionnant de véhicules non traçables. Je suis convaincu que ces véhicules sont aussi impliqués dans la criminalité organisée. Nous devons donc être vigilants et la traçabilité de ces véhicules permettra d'intervenir plus vivement.*

**M. Bart Martens (SP.A-SPIRIT)**. – *J'attends avec*

*te kunnen tegengaan?*

Wordt overleg gepleegd tussen de DIV, de sector en de gewestelijke afvaladministraties met betrekking tot deze problematiek? Zo ja, wat is de stand van zaken van dit overleg? Tot welke resultaten heeft dit geleid? Welke resultaten worden er verwacht en tegen wanneer?

**De heer Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit. – Een deel van het voertuigenpark kan inderdaad niet naar behoren worden opgevolgd, wat aanleiding geeft tot frauduleuze export en inbreuken op de Europese en regionale reglementering inzake milieu.

Ik heb een vergelijkende studie laten uitvoeren van het systeem in ons land en in de buurlanden. Hieruit blijkt dat de koppeling aan het chassisnummer niet de ideale oplossing is, aangezien dezelfde problemen zich ook in onze buurlanden voordoen.

Voorts heb ik een analyse laten doen van de voor- en nadelen van het huidige inschrijvingssysteem en heb ik een objectieve studie laten uitvoeren met betrekking tot de haalbaarheid en de opportuniteit van een nieuw inschrijvingssysteem en voorstellen tot verbetering van het huidige systeem.

Op basis van deze studie werken we momenteel een alternatief uit dat in de richting gaat van een systeem waarin de auto van de ene naar de andere eigenaar wordt gevolgd. Tijdens deze studie werd rekening gehouden met de aan de gang zijnde modernisering van de inschrijvingsprocedure via het internet. Momenteel verloopt ongeveer 30% van de inschrijvingen via de verzekeringsmakelaar of -agent rechtstreeks via internet. Ook werd rekening gehouden met de afschaffing van de inschrijvingsretributie vanaf 2006.

Om het hoofddoel te bereiken, namelijk een systeem dat de opeenvolgende bezitters van een voertuig registreert om het voertuig traceerbaar te maken, zal ik binnenkort een concreet voorstel indienen. Het is nagenoeg klaar, maar helemaal rond zijn we nog niet. We proberen juridisch-technisch correct en zo grondig mogelijk te werken.

Zodra het traceerbaarheidssysteem is goedgekeurd, zal het onmiddellijk worden geïmplementeerd. Volgens onze planning zal het tegen 2009 volledig rond zijn. Op korte termijn is dit natuurlijk geen oplossing voor het huidige probleem.

Hoewel recyclage van afgedankte auto's een gewestelijke materie is, ben ik uiteraard bereid met mijn gewestelijke collega's te overleggen en hen bij te staan.

**De heer Hugo Vandenberghe (CD&V)**. – In het licht van de geschiedenis is 2009 een zucht verwijderd; in politieke termen een eeuwigheid. Daar zal de minister het mee eens zijn. Ik neem echter aan dat er enige tijd nodig is om tot een oplossing te komen. Misschien is het inderdaad nuttig overleg te plegen met de deelstaatregeringen, om na te gaan of er niet bepaalde methodes kunnen worden geactiveerd om die indrukwekkende cijfers van niet-traceerbare wagens toch naar beneden te halen. Ik ben ervan overtuigd dat ze ook een rol spelen in de georganiseerde criminaliteit. We moeten dus waakzaam zijn en als we die wagens kunnen traceren, kunnen we ook alerter optreden.

**De heer Bart Martens (SP.A-SPIRIT)**. – Ik kijk uit naar het



*impatience le nouveau système de traçabilité. Si la liaison du numéro d'immatriculation au numéro de châssis n'est pas la formule idéale, il faut trouver une autre solution.*

*Il me paraît également utile d'amorcer une concertation avec les Régions, ne serait-ce que parce que la traçabilité ne permettra peut-être pas à elle seule de prendre des mesures contre les exportations douteuses. Il est en effet très difficile de déterminer si un véhicule est exporté comme véhicule d'occasion ou comme épave. Certains États membres de l'Union européenne imposent une sorte de consigne sur les véhicules, laquelle est récupérée sur présentation d'un certificat de traitement. Cette consigne constitue peut-être un instrument supplémentaire et j'incite donc le ministre à lancer le plus rapidement possible la concertation avec les Régions.*

### **Proposition de loi complétant la loi du 3 janvier 1933 relative à la fabrication, au commerce et au port des armes et au commerce des munitions, en ce qui concerne les bombes à fragmentation (de M. Philippe Mahoux, Doc. 3-1152)**

#### **Discussion générale**

**Mme la présidente.** – La parole est à M. Lionel Vandenberghe pour un rapport oral.

**M. Lionel Vandenberghe (SP.A-SPIRIT), rapporteur.** – La commission a examiné la proposition de loi de M. Mahoux au cours de ses réunions des 28 juin et 5 juillet 2005.

*Le 28 juin 2005, elle a procédé à l'audition des organisations suivantes :*

- pour Handicap International M. Stan Brabant, Head Policy Unit, Handicap International, Brussels, M. Kevin Bryant, Senior Explosive Ordnance Clearance Technical Advisor, Handicap International, Brussels, M. Zak Johnson, Ex-Senior Technical Advisor, Handicap International, Afghanistan et M. Didier Simons, Handicap International Ambassador, Liège ;
- pour la Croix-Rouge Mme Arianne Acke, Hoofd Internationaal Humanitair Recht van het Rode Kruis Vlaanderen et M. Frédéric Casier, Représentant du Droit International Humanitaire, Croix-Rouge de Belgique–communauté francophone ;
- des représentants du SPF Défense.

Exposé introductif de M. Mahoux, auteur principal de la proposition de loi.

*La présente proposition de loi vise à interdire la fabrication, le stockage, la détention et le commerce des armes à sous-munitions. Il s'agit de bombes contenant de petites bombes qui, dans 95 à 75% des cas, n'explorent pas directement lorsqu'elles touchent le sol. Il en résulte des situations particulièrement dangereuses dans la mesure où ces engins peuvent exploser à tout moment. Quelque deux millions de bombes de ce type ont été utilisées en Irak. Elles provoquent avant tout des blessures, un peu comme les mines*

alternatif traceerbaarheidssysteem. Het maakt inderdaad niet uit of de kat wit of zwart is, als ze maar muizen vangt. Als de koppeling van de nummerplaat aan het chassisnummer niet de ideale formule is, dan is een alternatief inderdaad aangewezen.

Het lijkt me inderdaad ook nuttig een overleg met de gewesten op te starten, al is het maar omdat traceerbaarheid op zich misschien onvoldoende is om maatregelen te kunnen nemen tegen de exportstromen in de grijze zone. Het is inderdaad heel moeilijk om na te gaan of een wagen wordt geëxporteerd als tweedehands-wagen dan wel als wrak. Bepaalde Europese lidstaten werken met een soort statiegeld op wagens dat men terugkrijgt op het ogenblik dat men een verwerkingscertificaat kan voorleggen. Dat is misschien een aanvullend instrument om de exportstromen in de grijze zone tegen te gaan. Daarom spoor ik de minister aan om het overleg met de gewesten snel op te starten.

### **Wetsvoorstel tot aanvulling van de wet van 3 januari 1933 op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapens en op de handel in munitie, wat betreft de fragmentatiebommen (van de heer Philippe Mahoux, Stuk 3-1152)**

#### **Algemene bespreking**

**De voorzitter.** – Het woord is aan de heer Lionel Vandenberghe voor een mondeling verslag.

**De heer Lionel Vandenberghe (SP.A-SPIRIT), rapporteur.** – De commissie heeft het wetsvoorstel van de heer Philippe Mahoux besproken op haar vergaderingen van 28 juni en 5 juli 2005.

Op 28 juni 2005 heeft de commissie hoorzittingen georganiseerd met volgende organisaties:

- voor Handicap International de heer Stan Brabant, Head Policy Unit, Handicap International, Brussels, de heer Kevin Bryant, Senior Explosive Ordnance Clearance Technical Advisor, Handicap International, Brussels, de heer Zak Johnson, Ex-Senior Technical Advisor, Handicap International, Afghanistan en de heer Didier Simons, Handicap International Ambassador, Liège;
- voor het Rode Kruis mevrouw Arianne Acke, Hoofd Internationaal Humanitair Recht van het Rode Kruis Vlaanderen en de heer Frédéric Casier, Représentant du Droit International Humanitaire, Croix-Rouge de Belgique–communauté francophone;
- vertegenwoordigers van de FOD Defensie.

*Inleidende uiteenzetting door de heer Mahoux, hoofdindienner van het wetsvoorstel.*

Het wetsvoorstel strekt ertoe de vervaardiging, het opslaan, het bezit en het verhandelen van submunitie te verbieden. 95 tot 75% van de kleine bommen die in een fragmentatiebom zitten, ontploffen niet direct wanneer de fragmentatiebom de grond raakt. Dat leidt uiteraard tot bijzonder gevaarlijke toestanden, waarbij deze bommen op elk tijdstip tot ontploffing kunnen komen. In Irak zijn er zo'n twee miljoen

*antipersonnel, et peuvent évidemment engendrer bien des souffrances humaines.*

Discussion générale.

*Les représentants de Handicap International définissent les différents types de munitions.*

*Munitions à fragmentation : conteneur renfermant les sous-munitions individuelles. Il s'agit d'armes à dispersion qui peuvent s'utiliser par largage aérien ou par tir d'artillerie au sol.*

*Sous-munitions : les munitions individuelles stockées dans la munition à fragmentation. Il en existe plusieurs types en fonction de la cible visée : antichar, antipersonnel, incendiaire et fragmentation.*

*Multicible : sous-munitions à effets combinés : antichar, antipersonnel et incendiaire.*

*Fragmentation : fait référence à une munition dont l'éclatement occasionne des blessures et des dégâts matériels.*

*Bombes incendiaires : munition visant à bouter le feu et à enflammer des matériaux inflammables.*

*Explosion : fort déplacement d'air provoqué par la déflagration d'une munition, avec un effet destructeur pour l'homme et les biens.*

*Zone couverte : superficie que les sous-munitions contenues dans une munition à fragmentation marquent de leur « empreinte ».*

*Taux d'échec : taux de sous-munitions n'ayant pas explosé. Ce taux est influencé par des facteurs tels que l'altitude de laquelle la bombe a été larguée, les conditions climatiques, la situation au sol.*

*Une fois au sol, les sous-munitions non explosées forment un piège mortel. Bien qu'elles soient généralement visibles, elles intriguent les gens, surtout les enfants. Beaucoup pensent qu'une fois qu'une arme à sous-munitions a été repérée dans une zone, on peut y pénétrer sans danger, ce qui est faux car des armes à sous-munitions peuvent également être enfouies dans le sol.*

*La Luftwaffe utilisait déjà des sous-munitions pendant la Deuxième Guerre mondiale. Elles ont ensuite été utilisées au Vietnam, dans les îles Malouines, au Koweït, au Kosovo, en Afghanistan et en Irak.*

*Un représentant de Handicap International fait référence à l'appel lancé par le Parlement européen en vue de l'instauration immédiate d'un moratoire sur l'utilisation des sous-munitions. Des initiatives parlementaires visant à interdire les sous-munitions ont déjà été prises en Allemagne, au Danemark, en France, en Italie, en Norvège, en Australie et au Canada.*

*Les représentants de la Croix-Rouge soulignent que le droit humanitaire international impose aux parties en conflit l'obligation de toujours faire la distinction entre la population civile et les biens civils, d'une part, et les objectifs militaires, d'autre part. Les armes qui ne permettent pas de respecter cette distinction sont interdites. Il y a une forte présomption que les armes à sous-munitions ne permettent pas de faire cette distinction, en particulier lorsqu'elles sont*

bommen van dit type gebruikt. De bommen veroorzaken in de eerste plaats verwondingen, een beetje zoals de antipersoonsmijnen, en kunnen uiteraard veel menselijk leed teweegbrengen.

*Algemene bespreking.*

De vertegenwoordigers van Handicap International geven uitleg bij de verschillende types van munitie.

Clustermunitie: verwijst naar de houder, canister, waarin de individuele submunitie zit. Het gaat om wapens met een gebiedseffect die kunnen worden afgeschoten vanuit de lucht of vanop de grond.

Submunitie: is de munitie opgeslagen in de clustermunitie. Ze kan verschillende effecten hebben, zoals antitank en antipersoons, brand en fragmentatie.

Dubbel doel: de submunitie heeft een gecombineerd effect, namelijk antitank, antipersoons en brand.

Fragmentatie: is munitie die versplintert en daardoor verwondingen en materiële schade kan veroorzaken.

Brandbommen: is munitie die erop gericht is hitte te veroorzaken en brandbare materialen te doen ontbranden.

Explosie: is het effect veroorzaakt door een ontploffing van munitie waardoor zich een hevige luchtverplaatsing voordoet die mens en goederen vernietigt.

Voetafdruk: is de oppervlakte waarop clusterbommen inwerken.

Mislukkinggraad: is het niet tot ontploffing komen van de submunitie. Dit heeft te maken met de hoogte van waaruit de bom wordt gegooid, de weersomstandigheden en de toestand van de grond.

Niet-ontploffte submunitie is een dodelijke boobytrap op de grond. Deze tuigen zijn gewoonlijk zichtbaar en dat maakt de mensen, vooral kinderen, nieuwsgierig. Ze denken dat ze, eens ze in een gebied een tuig met submunitie hebben herkend, ze het gebied gerust kunnen betreden, wat uiteraard een valse vorm van zekerheid is omdat ook tuigen met submunitie kunnen verstopt liggen onder de grond.

Submunitie werd reeds tijdens de tweede wereldoorlog door de Luftwaffe gebruikt. Daarna werd het nog gebruikt in Vietnam, de Falklands, Koeweit, Kosovo, Afghanistan en Irak.

Een vertegenwoordiger van Handicap International verwijst naar de oproep van het Europees Parlement voor het onmiddellijk instellen van een moratorium van submunitie. In Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Australië en Canada werden parlementaire initiatieven genomen voor het verbieden van submunitie.

De vertegenwoordigers van het Rode Kruis wijzen erop dat het internationaal humanitair recht conflictpartijen de verplichting oplegt steeds een onderscheid te maken tussen de burgerbevolking en hun goederen, enerzijds, en militaire doelen, anderzijds. Wapens die dit onderscheid niet respecteren, zijn verboden. Bij wapens met submunitie bestaat een sterk vermoeden dat dit onderscheid niet kan worden gerespecteerd, in het bijzonder wanneer ze worden ingezet tegen militaire doeleinden in een omgeving waar zich veel

*utilisées pour atteindre des objectifs militaires situés à des endroits où vivent de nombreux civils. Compte tenu du mode opératoire de ces armes, leur utilisation constitue également une violation du principe de proportionnalité : l'avantage militaire immédiat que procure leur utilisation ne contrebalance pas les conséquences néfastes et les dangers pour la population.*

*Indépendamment d'une éventuelle limitation de l'utilisation de ces armes, il s'impose de trouver une solution permettant de remédier aux conséquences liées à leur utilisation. Le nombre important de victimes est surtout dû au taux d'échec élevé, c'est-à-dire aux nombreuses sous-munitions non explosées qui restent actives.*

*C'est pourquoi la Croix-Rouge insiste auprès des États pour qu'ils détruisent leurs sous-munitions à haut degré d'échec et qu'ils veillent à ce que ces armes ne soient pas vendues à des États tiers. La plupart des armes actuellement sur le marché ne répondent pas à ces conditions. Certains États tentent de solutionner le problème du taux élevé d'échec en équipant les armes existantes de dispositifs d'autoneutralisation ou d'autodestruction, mais ces mécanismes connaissent eux aussi un taux d'échec élevé.*

*Les représentants de la Croix-Rouge expliquent que leur organisation plaide également en faveur de la ratification du Protocole V à la Convention de 1980 sur les armes classiques, qui traite des restes explosifs de guerre, parmi lesquels on trouve aussi des sous-munitions. Ce protocole oblige les États à fournir une assistance pour l'enlèvement des restes explosifs de guerre et à échanger des informations en vue de sensibiliser la population aux risques inhérents à ces restes. Lors de la Conférence internationale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge de 2003, tous les États membres de l'Union européenne se sont engagés à militer pour la ratification de ce protocole d'ici 2007.*

*Les représentants du ministre de la Défense pensent que l'extension de la définition, tel que suggérée dans la proposition de loi n° 3-1152/1, ne peut s'opérer dans le cadre de la convention d'Ottawa sur l'interdiction des mines antipersonnel. Ce faisant, la Belgique manquerait à une série d'obligations internationales.*

*Les représentants du ministre suggèrent d'adapter la proposition de loi n° 3-1152/1 en remplaçant le terme « bombes à fragmentation » non seulement par le mot « sous-munitions », mais par le membre de phrase « sous-munitions non équipées de dispositifs d'autoneutralisation et/ou d'autodestruction ou de tout système pouvant être considéré comme plus performant. » La Belgique pourrait ainsi respecter ses engagements internationaux, notamment dans le cadre de l'OTAN. Des pays comme la Chine, la Russie ou les États-Unis soutiennent cette approche et peuvent la mettre en œuvre sur le plan international.*

*M. Mahoux répond que cette proposition de la Défense vide totalement de sa substance la proposition de loi n° 3-1152/1, car elle n'interdirait qu'un seul type de sous-munitions.*

*Il souhaite maintenir le texte de la proposition de loi en remplaçant le terme « bombes à fragmentation » par le terme « sous-munitions ». Il estime qu'il faut suivre la même voie que pour l'interdiction des mines antipersonnel. Ce point de vue a finalement permis d'aboutir à la position qui est*

burgers bevinden. De manier waarop deze wapens worden ingezet, leidt ertoe dat ook het principe van de proportionaliteit wordt geschonden. Het rechtstreekse militaire voordeel van het gebruik ervan weegt niet op tegen de nadelige gevolgen en de gevaren voor de bevolking.

Los van een beperking van het gebruik van deze wapens moet dringend een oplossing worden gevonden voor de gevolgen van het gebruik ervan. Vooral de hoge mislukkinggraad, waardoor de submunitie als niet-ontplofte munitie achterblijft, is verantwoordelijk voor een groot aantal slachtoffers.

Het Rode Kruis pleit er daarom bij de staten voor om de submunitie met een hoge mislukkinggraad te vernietigen en ervoor in te staan dat deze wapens niet worden verhandeld naar derde staten. Het gros van de wapens dat momenteel op de markt is, beantwoordt niet aan deze vereiste. Sommige staten zoeken een oplossing voor de hoge mislukkinggraad in het uitrusten van bestaande wapens met zelfneutraliserende of zelfvernietigingsmechanismen. Maar ook deze wapens kennen een hoge mislukkinggraad.

De vertegenwoordigers van het Rode Kruis leggen uit dat hun organisatie ook pleit voor de ratificatie van Protocol V bij het Conventioneel Wapenverdrag van 1980, dat handelt over niet-ontplofte oorlogsresten, waaronder ook submunitie. Dit protocol verplicht staten tot bijstand bij ruiming en informatie-uitwisseling met het oog op het sensibiliseren van de bevolking voor de gevaren. Tijdens de conferentie van het Internationale Rode Kruis en de Internationale Rode Halve Maan van 2003 hebben alle lidstaten van de Europese Unie zich ertoe verbonden om te ijveren voor de ratificatie van dit protocol tegen 2007.

De vertegenwoordigers van de minister van Landsverdediging vinden dat de uitbreiding van de definitie die wordt voorgesteld in wetsvoorstel 3-1152/1, niet mag gebeuren in het kader van het verdrag van Ottawa voor het verbod op antipersoonsmijnen. België zou hierbij tekortschieten aan een aantal internationale verplichtingen.

De vertegenwoordigers van de minister van Landsverdediging stellen voor wetsvoorstel 3-1152/1 aan te passen door de term fragmentatiebommen niet alleen te vervangen door de term submunitie, maar door de zinsnede 'submunitie die niet uitgerust is met systemen van zelfneutraliserende en/of zelfvernietigende systemen of elk systeem dat als meer performant wordt aanzien.' Hierdoor zou België zijn internationale verplichtingen, onder meer in NATO-verband, kunnen nakomen. Landen zoals China, Rusland en de USA staan achter deze benadering en kunnen ze op internationaal gebied toepassen.

De heer Mahoux antwoordt dat dit voorstel wetsvoorstel 3-1152/1 helemaal uitholt omdat dan enkel één type van submunitie zou verboden worden.

Hij wil de tekst van het wetsvoorstel behouden met een vervanging van de term 'fragmentatiebommen' door de term 'submunitie'. Hij is van oordeel dat men dezelfde weg moet bewandelen als voor het verbod op de antipersoonsmijnen. Deze stelling heeft uiteindelijk geleid tot de positie die in het Verdrag van Ottawa van 1997 inzake het verbod op antipersoonsmijnen wordt aangenomen.

De heer Van Nieuwkerke vraagt zich af of ons land geen

*adoptée dans la Convention d'Ottawa de 1997 sur l'interdiction des mines antipersonnel.*

*M. Van Nieuwkerke se demande si notre pays ne pourrait pas jouer un rôle de pionnier dans la lutte pour l'extension de la définition des mines antipersonnel aux dispositifs antimanipulation. Cette question ne fait toutefois pas l'unanimité au niveau international, y compris parmi les États qui ont ratifié la Convention d'Ottawa sur l'interdiction des mines antipersonnel.*

*Selon les experts de la Défense, les dispositifs antimanipulation donnent aux militaires présents sur le terrain la possibilité de se défendre.*

*M. Nimmegeers estime lui aussi que la Belgique doit continuer à jouer le rôle de pionnier qui est le sien. La proposition de loi n° 3-1152/1 est assurément un premier pas dans ce sens.*

*Selon Mme Van de Castele, la proposition de loi n° 3-1152/1 bénéficie d'un large consensus. Quant à l'élargissement de la définition, tel que proposé par Mme de Bethune, il faut encore en débattre plus avant. L'intervenante aimerait connaître l'importance de l'arsenal dont notre pays dispose en matière de sous-munitions, de dispositifs antimanipulation et de projectiles à l'uranium appauvri. Un petit pays comme la Belgique joue un rôle dans de nombreuses alliances et il est important, par conséquent, de connaître la position adoptée en la matière par les autres pays qui en font partie.*

Discussion des articles

#### Intitulé

##### *Amendement n° 1*

*M. Mahoux et consorts déposent un amendement (doc Sénat, n° 3-1152/2, amendement n° 1) visant à remplacer, dans l'intitulé de la proposition de loi, les mots « bombes à fragmentation » par le mot « sous-munitions ».*

*L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

#### Article 1<sup>er</sup>

*Cet article est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

#### Article 2

##### *Amendement n° 2*

*M. Mahoux et consorts déposent un amendement (doc Sénat, n° 3-1152/2, amendement n° 2) visant à apporter une correction terminologique en remplaçant le terme « bombes à fragmentation » par « sous-munitions ».*

*Cet amendement est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

##### *Amendement n° 6*

*Mme de Bethune dépose un amendement (doc. Sénat, n° 3-1152/2) visant à compléter l'article 2 en y mentionnant les projectiles à l'uranium appauvri et les dispositifs antimanipulation.*

*M. Mahoux estime inopportun et même prématuré d'étendre le champ d'application de la proposition de loi 3-1152/1 aux projectiles à l'uranium appauvri et aux dispositifs*

*voortrekkersrol zou kunnen spelen in het uitbreiden van de definitie van antipersoonsmijnen naar antihanteerbaarheidsmechanismen. Op internationaal gebied, ook bij de staten die het Verdrag van Ottawa op het verbod van antipersoonsmijnen hebben geratificeerd, bestaat hierover echter onenigheid.*

*Antihanteerbaarheidsmechanismen geven, volgens de experts van het ministerie van Defensie, aan de militairen op het terrein de mogelijkheid om zich te verdedigen.*

*De heer Nimmegeers is ook van oordeel dat België zijn voortrekkersrol moet blijven spelen. Wetsvoorstel 3-1152/1 is alvast een eerste stap.*

*Mevrouw Van de Castele is van mening dat er een ruime consensus bestaat over wetsvoorstel 3-1152/1. Over de uitbreiding van de definitie die wordt voorgesteld door mevrouw de Bethune, moet nog verder worden gedebatteerd. Spreekster wenst te weten hoe groot het wapenarsenaal aan submunitie, antihanteerbaarheidsmechanismen en projectielen met verarmd uranium is waarover ons land beschikt. België speelt als klein land een rol in vele bondgenootschappen. Het is dan ook belangrijk te weten wat in deze het standpunt van de andere bondgenoten is.*

*Artikelsgewijze bespreking*

#### Opschrift

##### *Amendement 1*

*De heer Mahoux c.s. dient een amendement in (stuk Senaat, 3-1152/2) dat ertoe strekt in het opschrift van het wetsvoorstel het woord fragmentatiebommen te vervangen door het woord submunitie.*

*Amendement 1 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.*

#### Artikel 1

*Dit artikel wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.*

#### Artikel 2

##### *Amendement 2*

*De heer Mahoux c.s. dient een amendement in (stuk Senaat, 3-1152/2) dat ertoe strekt een aanpassing door te voeren van de terminologie en de term fragmentatiebommen te vervangen door de term submunitie.*

*Dit amendement wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.*

##### *Amendement 6*

*Mevrouw de Bethune dient een amendement in (stuk Senaat, 3-1152/2) dat ertoe strekt artikel 2 aan te vullen met projectielen met verarmd uranium en antihanteerbaarheidsmechanismen.*

*De heer Mahoux acht het niet raadzaam en zelfs voorbarig dat het toepassingsveld van wetsvoorstel 3-1152/1 wordt uitgebreid tot projectielen met verarmd uranium en antihanteerbaarheidsmechanismen.*

*Mevrouw de Bethune betreurt dat haar amendement zou worden verworpen, omdat het een zinvolle uitbreiding is van*

*antimanipulation.*

*Mme de Bethune regrette que son amendement soit rejeté alors qu'il prévoit une extension judicieuse du champ d'application de la proposition de loi n° 3-1152/1.*

*L'amendement a été rejeté.*

*L'article ainsi amendé est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

### Article 3

*Amendement n° 3*

*M. Mahoux et consorts déposent un amendement (doc Sénat, n° 3-1152/2, amendement n° 3) visant à apporter une adaptation terminologique en remplaçant les mots « bombes à fragmentation » par le mot « sous-munitions ».*

*Cet amendement est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

*L'article ainsi amendé est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

### Article 3bis (nouveau)

*Amendement n° 4*

*M. Mahoux et consorts déposent un amendement (doc Sénat, n° 3-1152/2, amendement n° 4) visant à insérer un nouvel alinéa pour adapter la terminologie et préciser le sens du mot « sous-munitions », qui remplace le terme « bombes à fragmentation ».*

*Cet amendement est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

*L'article ainsi amendé est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

### Article 5

*Amendement n° 5*

*M. Mahoux et consorts déposent un amendement (doc Sénat, n° 3-1152/2, amendement n° 5) visant à apporter une adaptation terminologique en remplaçant le terme « bombes à fragmentation » par « sous-munitions ».*

*Cet amendement est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

*L'article ainsi amendé est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

Votes

*L'ensemble de la proposition de loi n° 1152/1 amendée a été adopté à l'unanimité des 11 membres présents.*

*J'en viens à présent à quelques considérations personnelles.*

**Mme la présidente.** – Vous avez la parole.

**M. Lionel Vandenberghe (SP.A-SPIRIT).** – *La présente proposition élargit le champ d'application de la loi sur les armes en interdisant les sous-munitions, mieux connues sous le nom de cluster bombs ou de bombes à fragmentation. Les auditions ont fait apparaître que le terme « sous-munitions » est le plus correct sinon le plus connu.*

*Voici quelques semaines, le Sénat a adopté l'interdiction du*

het toepassingsveld van het wetsvoorstel 3-1152/1.

Dit amendement werd verworpen.

Het aldus geamendeerde artikel wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

### Artikel 3

Amendement 3

De heer Mahoux c.s. dient een amendement in (stuk Senaat, 3-1152/2) dat ertoe strekt een aanpassing door te voeren van de terminologie en de term fragmentatiebommen te vervangen door de term submunitie.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

### Artikel 3bis (nieuw)

Amendement 4

De heer Mahoux c.s. dient een amendement in (stuk Senaat, 3-1152/2) dat ertoe strekt in een nieuw artikel de terminologie aan te passen en de term 'submunitie', die de term 'fragmentatiebommen' vervangt, nader te omschrijven.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

### Artikel 5

Amendement 5

De heer Mahoux c.s. dient een amendement in (stuk Senaat, 3-1152/2) dat ertoe strekt een aanpassing door te voeren van de terminologie en de term fragmentatiebommen te vervangen door de term submunitie.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

*Stemmingen*

Het geamendeerde wetsvoorstel 1152/1 in zijn geheel wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

Ik zal thans enkele persoonlijke bedenkingen formuleren.

**De voorzitter.** – U heeft het woord.

**De heer Lionel Vandenberghe (SP.A-SPIRIT).** – Dit voorstel heeft betrekking op de uitbreiding van de wapenwet, meer bepaald het verbod op submunitie, beter bekend als clusterbommen, fragmentatiebommen of splinterbommen. Alle verwijzen naar dezelfde soort munitie. In de hoorzitting werd het duidelijk dat submunitie de meest correcte, hoewel wellicht niet de meest bekende term is.

*financement de mines antipersonnel. Et c'est à nouveau une adaptation de la loi sur les armes, approuvée à l'unanimité en commission des Relations extérieures et de la Défense, que nous examinons aujourd'hui. C'est un pas de plus vers l'élimination d'armes qui occasionnent une souffrance excessive et inutile.*

*D'autres étapes suivront. Peut-être connaissons-nous un jour une interdiction totale de la production d'armes, ce qui entraînera la disparition du commerce et du trafic d'armes ainsi que du recours à des engins de mort.*

*Une bombe à sous-munitions est un projectile creux lancé d'un avion ou par l'artillerie et qui, en explosant au cours de sa chute, libère des dizaines, des centaines, voire des milliers de bombes plus petites. À l'origine cette arme était destinée à détruire des bases militaires ou d'autres infrastructures et à entraver les mouvements de troupes. Il est souhaitable d'interdire les sous-munitions. Elles sont conçues pour exploser en atteignant leur objectif. Diverses études ont démontré que très fréquemment elles n'explosent pas. Elles restent alors à l'abandon sur un territoire étendu et deviennent en quelque sorte des mines antipersonnel. Elles sont même plus dangereuses que ces mines puisqu'elles sont plus difficiles à déminer et qu'elles tuent plus. Elles contiennent une charge plus importante et se disséminent sur des vastes étendues.*

*L'utilisation de sous-munitions est en outre contraire au principe du droit humanitaire international selon lequel les belligérants doivent faire une distinction entre les objectifs militaires et la population civile. La portée très vaste de ces armes et le taux élevé de sous-munitions non explosées rendent cette distinction impossible.*

*L'adoption de cette proposition de loi représente un progrès considérable. J'espère que la Chambre l'adoptera aussi sans difficulté. Il reste toutefois beaucoup à faire. Il faut poursuivre l'actualisation de la loi de 1933 sur les armes.*

*Les propositions sont à l'examen.*

*Il faut poursuivre invariablement le débat sur les armes qui occasionnent proportionnellement un dommage important et frappent beaucoup de civils. Ce débat doit être orienté sur l'action. Le temps presse. La commission a convenu de poursuivre la discussion après les vacances et d'entendre les ministres de la Défense et des Affaires étrangères.*

**M. Philippe Mahoux (PS).** – La présente proposition de loi, que j'ai déposée, se situe dans la droite ligne du travail consacré depuis de très nombreuses années, par notre pays et par le Sénat en particulier, à un type d'armement et de munitions visant à toucher les populations civiles.

Cet objectif a été en grosse partie atteint pour les mines antipersonnel puisque l'initiative de notre pays à abouti à leur interdiction chez nous, puis à l'élaboration de la Convention

Enkele weken geleden heeft de Senaat het verbod op de financiering van antipersoonsmijnen goedgekeurd. Vandaag bespreken we opnieuw een aanpassing van de wapenwet, die in de commissie Buitenlandse Zaken en Landsverdediging unaniem werd goedgekeurd. Hiermee doen we nogmaals een stap om wapens die buitensporig en onnodig leed veroorzaken, uit te bannen.

Er zullen nog stappen volgen. Misschien beleven we ooit een totaal verbod op wapenproductie, waardoor zowel wapenhandel als wapensmokkel en gebruik van moordend tuig uit de wereld verdwijnen.

Een submunitiebom is een hol projectiel dat door een vliegtuig wordt afgeworpen of door artillerie wordt afgeschoten en tijdens zijn val ontploft, waardoor tientallen, honderden, zelfs duizenden kleinere bommen vrijkomen. Oorspronkelijk is het wapen bedoeld om legerbasissen of andere infrastructuur te vernietigen en troepenbewegingen te bemoeilijken. Het is wenselijk submunitie buiten de wet te stellen. Submunitie is ontworpen om te exploderen wanneer ze haar doel bereikt. Verscheidene studies hebben echter uitgewezen dat submunitie een grote niet-ontploffingsgraad heeft. Niet-ontploffte submunitie blijft achter over een uitgestrekt grondgebied en wordt de facto een soort landmijn. Om verschillende redenen is ze zelfs gevaarlijker dan landmijnen. Zo is submunitie gevoeliger en moeilijker te ontmijnen en is ze dodelijker dan antipersoonsmijnen. Ze bevat een zwaardere lading en verwondt niet enkel, maar doodt. Submunitie verspreidt zich over een groot niet-afgebakend gebied.

Het gebruik van submunitie is bovendien in strijd met het principe van het internationaal humanitair recht dat bepaalt dat strijdende partijen een onderscheid moeten maken tussen militaire doelwitten en burgerbevolking. Wegens de reikwijdte van het wapen en de hoge graad van achterblijvende niet-geëxplodeerde submunitie, kan dat onderscheid niet worden gemaakt.

De goedkeuring van het wetsvoorstel is een grote stap vooruit. Ik hoop dat het ook in de Kamer moeiteloos zal worden aanvaard. Er is echter nog werk aan de winkel. De wapenwet van 1933 moet verder worden geactualiseerd.

Daarbij denk ik aan de antihanteerbaarheidsmechanismen en wapens met verarmd uranium. De voorstellen liggen ter discussie.

Het debat over wapens die proportioneel veel schade toebrengen en vele burgers treffen moet onverminderd worden voortgezet. Dit debat moet op actie gericht zijn. De tijd dringt. In de commissie werd afgesproken dat de discussie na het reces zal worden vervolgd. De ministers van Landsverdediging en Buitenlandse Zaken zullen worden gehoord.

**De heer Philippe Mahoux (PS).** – *Mijn wetsvoorstel sluit nauw aan bij het werk dat ons land en de Senaat in het bijzonder de afgelopen jaren hebben geleverd in de strijd tegen een type wapens en munitie die vooral de burgerbevolking treft.*

*Wat de antipersoonsmijnen betreft, zijn we grotendeels in ons opzet geslaagd. Ons initiatief heeft ertoe geleid dat de tuigen in België verboden zijn. Vervolgens werd ook de Conventie*

d'Ottawa que presque 150 pays ont jusqu'à présent ratifiée.

Ceci montre bien que des initiatives de pays comme le nôtre, pourtant petits par la taille, peuvent aboutir sur la scène internationale à des progrès importants.

Dans une même logique, la deuxième étape était, pour les mines antipersonnel, la proposition de loi que j'ai déposée et qui visait à interdire leur financement. Notre assemblée l'a adoptée voici une quinzaine de jours. Je demanderai, madame la présidente, que la Chambre puisse adopter ce texte le plus rapidement possible. C'est en tous cas l'engagement qui avait été pris.

Au comité de concertation, nous assistons souvent à des discussions relatives aux agendas. Il me semble qu'il serait souhaitable que nous puissions y remettre ce projet de loi à l'ordre du jour.

Enfin, il s'agissait, dans la présente proposition de loi, d'interdire ce qu'on qualifiait dans le texte initial de bombes à fragmentation. Nos travaux ont permis d'établir une définition beaucoup plus exacte. Le terme de « bombe à fragmentation » a été précisé et nous avons opté pour « sous-munitions ».

Le procédé est classique : il s'agit de bombes qui, une fois larguées par un avion ou tirées par un canon au sol, explosent et répandent une quantité très importante de munitions avec des effets comparables à ceux des mines. Cette analogie est liée au public visé, c'est-à-dire la population civile, et au fait que 5 à 30% de ces sous-munitions n'explosent pas immédiatement mais mutilent et tuent ultérieurement des civils.

La proposition vise donc à interdire la fabrication, l'utilisation, le stockage et la commercialisation de ce qu'on qualifie d'armes des lâches, définition qui correspond exactement à ce type d'armement.

Une réserve sera faite, comme cela avait été le cas pour les mines antipersonnel, en vue de garder la possibilité de conserver un stock minimum qui permet d'améliorer la technique de désarmement de ce type d'engin. Il est nécessaire de conserver cette expertise en Belgique.

J'ai eu l'occasion de voir à l'œuvre, à la fois au Cambodge et au Laos, les démineurs de l'armée belge. J'ai pu constater que leur efficacité est très grande sur le terrain mais aussi lorsqu'ils assurent la formation du personnel local.

Par contre, il ne serait pas indiqué d'introduire dans la convention d'Ottawa la série d'interdictions que nous allons adopter.

En effet, toucher au contenu de la convention d'Ottawa serait contre-productif pour l'universalisation de cette convention.

Si le texte proposé devient loi dans un avenir très proche, c'est par des contacts bilatéraux ou multilatéraux qu'il faudra agir pour que d'autres pays adoptent une disposition identique. Cela aboutira peut-être à une autre convention à côté de celle d'Ottawa.

Enfin, j'ai écouté l'excellent rapport de notre collègue Lionel Vandenberghe. Il a repris une remarque que j'avais faite à propos de l'amendement déposé par Mme de Bethune.

Je considère, en effet, le dépôt de cet amendement comme inopportun. Cela ne signifie pas que l'amendement soit

*van Ottawa uitgewerkt, die door bijna 150 landen is geratificeerd.*

*Dit bewijst dat een klein land als België een initiatief kan nemen dat leidt tot een enorme vooruitgang op internationaal vlak.*

*De tweede stap was mijn wetsvoorstel om de financiering van antipersoonsmijnen te verbieden. Onze assemblee heeft dit wetsvoorstel twee weken geleden aangenomen. Ik vraag dat ook de Kamer de tekst zo snel mogelijk goedkeurt.*

*In het overlegcomité wordt vaak over de agenda's gediscussieerd. Hopelijk kunnen we dit wetsvoorstel op de agenda plaatsen.*

*Ten slotte is er het voorliggende wetsvoorstel, dat een verbod beoogt op wat in de oorspronkelijke tekst fragmentatiebommen worden genoemd. Tijdens de werkzaamheden hebben we een veel nauwkeurigere definitie kunnen uitwerken. Het begrip 'fragmentatiebom' werd verfijnd en we hebben geopteerd voor de term 'submunitie'.*

*Het is een klassiek procédé: de bommen worden vanuit de lucht of vanaf de grond afgeschoten, ontploffen en verspreiden een grote hoeveelheid munitie die een gelijkaardig effect heeft als mijnen. Net als mijnen zijn ze vooral gericht tegen de burgerbevolking. Tussen 5 en 30% van de submunitie ontploft niet onmiddellijk, maar verminkt en doodt later burgers.*

*Het wetsvoorstel strekt ertoe de vervaardiging, het opslaan, het bezit en het verhandelen van die laffe wapens te verbieden.*

*Net als voor de antipersoonsmijnen wordt wel de mogelijkheid behouden om een kleine voorraad te bewaren om de ontmijningstechnieken te verbeteren. Die expertise moet in België behouden blijven.*

*Ik heb in Cambodja en Laos gezien welk werk de ontmijners van het Belgische leger verrichten. Ze gaan niet alleen zeer efficiënt te werk op het terrein, maar ze leiden ook lokaal personeel op.*

*Het is niet raadzaam de verbodsbepalingen die we zullen aannemen, in de Conventie van Ottawa op te nemen.*

*Elke aanpassing van die conventie zou de aanvaarding ervan door alle landen bemoeilijken.*

*Als de voorgestelde tekst binnen afzienbare tijd wet wordt, moeten we via bilaterale en multilaterale contacten andere landen ertoe aanzetten eenzelfde wet aan te nemen. Op die manier kunnen we misschien komen tot een nieuwe internationale conventie naast de Conventie van Ottawa.*

*De heer Lionel Vandenberghe verwijst in zijn uitstekend verslag naar het amendement van mevrouw de Bethune.*

*Mij lijkt de indiening van dit amendement niet opportuun. Dat betekent niet dat het strijdig is met onze doelstellingen. Het gaat om een tactische keuze. We moeten stapsgewijs vooruitgaan en streven naar een verbod op duidelijk afgebakende domeinen.*

*Het Parlement moet eerst meer informatie inwinnen over de projectielen met verarmd uranium en antihanteerbaarheidsmechanismen. We moeten het debat*

opposé aux objectifs que nous poursuivons. Il s'agit d'un choix tactique. Nous devons avancer pas à pas et bien cibler les interdictions que nous souhaitons voir appliquer.

En outre, en ce qui concerne les bombes à uranium et les dispositifs antimanipulation, il faudrait d'abord permettre au parlement d'obtenir plus d'informations. Nous devons poursuivre le débat pour arriver à identifier précisément ce genre d'armement. Nous avons déjà eu l'occasion de discuter au Sénat des dispositifs antimanipulation, mais le débat n'est pas encore arrivé à son terme. M. André Van Nieuwkerke a d'ailleurs déposé à ce sujet une proposition de loi et une proposition de résolution.

Mais je considère qu'introduire ces éléments dans le texte actuellement soumis à notre examen en séance plénière serait prendre le risque d'en retarder l'adoption. Il faut avancer. M. Lionel Vandenberghe a, à juste titre, rappelé que Handicap international considérait l'adoption de ce texte comme un pas fondamental pour appuyer l'action des ONG et de certains États pour l'interdiction de ce type d'armes.

**Mme Sabine de Bethune (CD&V).** – *Il s'agit d'une proposition essentielle. Le groupe CD&V la soutiendra sans réserve. Nous avons d'ailleurs déposé une proposition allant dans le même sens.*

*Il est bon que le Sénat traite de ce thème de manière conséquente. Il est logique que nous nous focalisions aujourd'hui sur les sous-munitions qui causent surtout des dommages matériels et corporels à la population civile. Les chiffres indiquent que les sous-munitions non explosées représentent de 5 à 30% des sous-munitions utilisées. En explosant plus tard, elles frappent surtout les civils et particulièrement les enfants.*

*Je me réjouis que la Belgique joue à nouveau un rôle d'avant-garde dans ce domaine. Le CD&V soutient unanimement cette initiative.*

*Je regrette que le débat ne porte pas sur d'autres armes causant aussi de grandes souffrances, comme les projectiles à l'uranium appauvri et les dispositifs antimanipulation. C'est pourquoi je redépose au nom de mon groupe l'amendement que j'avais introduit en commission. L'élimination des dispositifs antimanipulation exige un lourd tribut en vies humaines et est plus difficile et plus coûteuse.*

*Les armes à uranium appauvri contiennent des substances chimiques et radioactives toxiques qui sont à l'origine de problèmes de santé chez les militaires et les civils. Dans la région de Basra en Irak, le nombre des cas de cancer a ainsi explosé depuis deux ans.*

*Le CD&V souhaite étendre le débat à ces deux catégories d'armes. Selon l'opinion internationale, il faut interdire les armes qui pendant le conflit touchent surtout les civils et qui, après le conflit, entravent la reconstruction d'une vie sociale et économique normale. Ces armes sont aussi contraires au droit international puisqu'elles font surtout des victimes dans la population civile.*

*Certaines entreprises belges fabriquent de telles armes, ce qui est contraire à la politique fédérale de renforcement de la paix et de prévention des conflits.*

*MM. Mahoux et Lionel Vandenberghe semblent disposés à*

*voortzetten zodat we dit soort wapens duidelijk kunnen omschrijven. We hebben in de Senaat al kunnen debatteren over de antihanteerbaarheidsmechanismen, maar het debat is nog niet afgerond. De heer Van Nieuwkerke heeft terzake trouwens een wetsvoorstel en een voorstel van resolutie ingediend.*

*Als we echter nieuwe elementen opnemen in de tekst die we vandaag bespreken, bestaat het risico dat de goedkeuring van de tekst vertraging oploopt. We moeten vooruitgaan. De heer Lionel Vandenberghe wees er terecht op dat Handicap International de goedkeuring van de tekst beschouwt als een grote steun voor de NGO's en sommige landen die ijveren voor een verbod op dergelijke wapens.*

**Mevrouw Sabine de Bethune (CD&V).** – Dit is een belangrijk voorstel. De CD&V-fractie zal het volmondig steunen. Wij hebben trouwens een voorstel in dezelfde zin ingediend.

Het is goed dat de Senaat dit thema op een consequente manier behandelt. Het spreekt vanzelf dat wij vandaag focussen op de submunitie. Het is munitie die vooral de burgerbevolking materiële en lichamelijke schade berokkent. Uit cijfers blijkt dat de niet-ontpofte submunitie 5 tot 30% bedraagt van de gehanteerde submunitie. Als die munitie later ontploft, treft ze vooral burgers en in het bijzonder kinderen.

Het is goed dat België op dit vlak andermaal een vooruitstrevende rol speelt. CD&V staat volledig en unaniem achter dit initiatief.

Ik betreur wel dat het debat ook niet andere wapens die veel leed berokkenen viseerde. Ik denk met name aan projectielen met verarmd uranium en antihanteerbaarheidsmechanismen. Ze behoren beide tot wapens die onmenselijk leed veroorzaken bij de burgerbevolking. Daarom dien ik het amendement dat ik in de commissie had ingediend nu opnieuw namens mijn fractie in. Daarin worden de antihanteerbaarheidsmechanismen gedefinieerd als onderdelen van landmijnen en van antitankmijnen met de bedoeling manipulatie ervan te bemoeilijken. Dit mechanisme eist niet alleen een hoge menselijke tol bij het ruimen van de mijnen, maar ook zwaardere financiële en menselijke inspanningen om deze onschadelijk te maken. In voormalige oorlogs- en conflictgebieden, waar het reeds moeilijk is om het sociaal-economische weefsel op te bouwen, heeft dit wapentuig andermaal een negatief effect op de burgerbevolking.

Ook wapens met verarmd uranium berokkenen onnoemelijk leed aan de burgerbevolking. Omwille van de zware chemische en radioactieve toxiciteit veroorzaken ze gezondheidsproblemen bij de soldaten én bij de burgers. Ik verwijst naar de recente noodkreet van een Iraakse dokter van het oncologisch instituut in Basra. Die toonde aan dat het aantal mensen met kanker in zijn district twee jaar na de tweede oorlog in Irak schrikbarend is toegenomen als gevolg



*poursuivre la réflexion avec nous. Après les vacances, nous devons donc essayer de poursuivre ce débat et d'inscrire les propositions à l'ordre du jour, en particulier celles du CD&V.*

*Je déplore que le Sénat n'ait pas voulu engager ce débat ces dernières semaines en commission des Relations extérieures et de la Défense. Prétendre que le débat n'est pas mûr n'est intellectuellement pas très correct. Voilà des années déjà que le CD&V a déposé une proposition interdisant les dispositifs antimanipulation. Cette proposition de Mmes Thijs et De Schamphelaere a déjà été examinée en commission et donné lieu à des auditions mais elle a été reportée aux calendes grecques à la demande du gouvernement. J'espère que nous pourrons maintenant parvenir à un consensus à son sujet.*

*Je suis le même raisonnement pour les armes à l'uranium appauvri. Le débat en commission n'a pas encore eu lieu mais je suis disposée à organiser des auditions à ce sujet. Les preuves scientifiques de leur épouvantable nocivité sont suffisamment établies et il ne sera pas nécessaire d'éterniser le débat.*

*Je regrette l'attitude ambiguë du gouvernement. Le ministre Flahaut n'a pas participé aux discussions en commission mais a fait suggérer certains amendements. Ils visaient à limiter la portée de la proposition pour les sous-munitions dotées d'un mécanisme autodestructeur. C'est le régime qui est en vigueur en France et en Grande-Bretagne. La commission n'a pas accédé à cette suggestion. Mon groupe n'y était pas non plus favorable et j'ai toujours des doutes quant à l'attitude du gouvernement à ce sujet.*

*Le ministre Flahaut n'est pas présent en séance plénière. Le règlement ne le lui impose pas mais il s'agit d'un dossier essentiel dans lequel le Sénat ambitionne de jouer un rôle précurseur. L'auteur principal de la proposition, Philippe Mahoux, ainsi que le rapporteur, Lionel Vandenberghe, l'ont souligné et notre groupe les approuve. Je regrette donc que le ministre compétent n'expose pas clairement le point de vue du gouvernement et ne mette pas en évidence la position unanime de notre pays dans ce dossier. L'absence du ministre de la Défense sape l'autorité du gouvernement. Je crains donc que le débat prenne une tournure différente à la Chambre, que le gouvernement y dépose ses amendements et que cette proposition ne soit pas adoptée.*

*La proposition reviendra sans doute au Sénat et le ministre pourra alors peut-être participer au débat. La présence du gouvernement honorerait celui-ci. Peut-être la présidente pourrait-elle demander au ministre d'être présent au moment du vote. Cela lui permettra de soutenir sans ambiguïté la proposition et de s'engager à la défendre à la Chambre.*

*Le sort de la proposition reste incertain en raison de l'absence de position claire du gouvernement. Cela me paraît de mauvais augure.*

van het massale gebruik van wapens met verarmd uranium.

CD&V wil het debat opentrekken en de twee betrokken categorieën wapens bij het debat betrekken. Ze liggen in het verlengde van de bestaande wet op het verbod op antipersoonsmijnen. Volgens de internationale opinie moeten wapens die tijdens een conflict vooral burgers treffen maar ook na een conflict verhinderen om een normaal maatschappelijk en economisch leven op te bouwen, verboden worden. Deze wapens zijn ook in strijd met het internationale recht aangezien ze vooral de burgerbevolking treffen.

Belgische bedrijven maken verschillende types van die wapens, wat ingaat tegen het federale beleid van vredesopbouw en conflictpreventie.

Uit de uiteenzetting van collega's Mahoux en Lionel Vandenberghe begrijp ik dat ze ons in de toekomst willen volgen in die reflectie. We moeten dan ook proberen na het reces dit debat voort te zetten en de voorstellen, inzonderheid die van CD&V, op de agenda te plaatsen.

Ik betreur het dat de Senaat dit debat de afgelopen weken niet heeft willen voeren in de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging. Het argument dat het debat niet rijp zou zijn, is intellectueel niet helemaal correct. CD&V heeft jaren geleden al een voorstel ingediend om anti-hanteerbaarheidsmechanismen wettelijk te verbieden. Dat voorstel, van collega's Thijs en De Schamphelaere, is in de commissie al besproken en er zijn hoorzittingen over gehouden, maar op verzoek van de regering werd het op de lange baan geschoven. Ik hoop dat we daar nu wel een consensus over kunnen vinden. We zijn immers zoveel maanden later, er zijn misschien nieuwe inzichten gerezen, hopelijk heeft ook de regering haar mening gewijzigd en ook andere collega's en fracties steunen nu onze standpunten daaromtrent.

Ik trek die redenering ook door naar wapens met verarmd uranium. Dat debat is in de commissie nog niet gevoerd maar ik ben bereid om daarover hoorzittingen te organiseren. Die wapens zijn immers ontzettend schadelijk. Er is genoeg wetenschappelijk bewijs dienaangaande om het debat niet nodeloos te rekken.

Ik betreur de ambigue houding van de regering in dit debat. Minister Flahaut was deze week niet aanwezig bij de besprekingen in de commissie. Bij monde van hogere legerofficieren heeft hij de commissie amendementen gesuggereerd. Die amendementen viseerden een beperking van het ingediende voorstel wanneer de betrokken submunitie voorzien is van een zelfdestructiemechanisme. Die regeling geldt trouwens in Frankrijk en in Groot-Brittannië. De commissie is niet ingegaan op die suggestie. Mijn fractie was evenmin voorstander van die beperking. Vandaag heb ik nog altijd twijfels over de houding van de regering dienaangaande.

Minister Flahaut is niet aanwezig in de plenaire vergadering. Reglementair is hij daartoe niet verplicht. Het gaat echter om een essentiële zaak waarin de Senaat de ambitie heeft België een voortrekkersrol te geven. De hoofdindieners, de heer Mahoux, en rapporteur Lionel Vandenberghe hebben dit benadrukt. Onze fractie is het daarmee eens. Ik betreur het dan ook dat de terzake bevoegde minister niet duidelijk zegt

**M. Lionel Vandenberghe (SP.A-SPIRIT), rapporteur.** – *C'est la première fois que la discussion a lieu au Sénat. J'ai rappelé en bref les initiatives qui ont précédé cette proposition de loi : la proposition de M. Van Nieuwkerke du 18 février, celle de Mme Thijs du 27 juin. Des auditions passionnantes ont en outre eu lieu. Mme de Bethune ne peut nous reprocher qu'il n'y a pas eu débat.*

**Mme Sabine de Bethune (CD&V).** – *Le rapporteur oublie la proposition de Mmes Thijs et De Schamphelaere déposée il y a deux ou trois ans. Nous l'avons redéposée et avons amorcé le débat mais elle a été reportée à la demande du gouvernement. Je reproche à la commission de geler la discussion d'une proposition pendant trois ans mais de traiter avec la diligence nécessaire la proposition Mahoux. J'aurais aimé que la proposition gelée depuis trois ans soit traitée avec le même empressement.*

**M. Philippe Mahoux (PS).** – Je voudrais attirer l'attention sur le fait que la présente proposition est ciblée et qu'elle diffère de celle que vous aviez déposée.

Cela dit, vous avez raison de demander l'inscription à l'ordre du jour. J'ignore d'ailleurs si votre proposition est antérieure à celle de M. Van Nieuwkerke.

**Mme Sabine de Bethune (CD&V).** – *Elle a été déposée deux ans plus tôt.*

**M. Philippe Mahoux (PS).** – Je voudrais en tout cas rappeler qu'une discussion a déjà eu lieu au cours de la précédente législature et j'estime très important de l'actualiser.

**Mme Sabine de Bethune (CD&V).** – *Je constate que nous sommes d'accord. J'espère que nous pourrions poursuivre la discussion après les vacances.*

wat de houding van de regering is. In de commissie suggereert de regering immers amendementen die ze niet doordrukt. In de plenaire vergadering is de minister niet aanwezig om het voorstel te steunen en ondubbelzinnig te zeggen dat ons land dienaangaande één visie heeft. Ik betreur dan ook de afwezigheid van de minister van Landsverdediging, want daarmee wordt het gezag van de regering ondermijnd. Ik vrees dan ook dat in de Kamer een ander debat wordt gevoerd, dat de regering daar de bewuste amendementen zal indienen en dat het voorstel niet wordt goedgekeurd.

Uit de geschiedenis zal blijken wat er gebeurt. Het voorstel komt wellicht terug naar de Senaat en het debat zal dan misschien wel met de betrokken minister kunnen worden gevoerd. Het zou de regering sieren hier aanwezig te zijn. Het is echter niet te laat. De voorzitter kan de minister vragen om bij de stemming aanwezig te zijn. Hij kan dan ondubbelzinnig verklaren achter dit voorstel te staan en het in de Kamer te zullen verdedigen. Wij zullen alleszins onze collega's kamerleden informeren. We hopen binnen de kortst mogelijke termijn vanuit ons land een signaal in die richting te kunnen geven.

De onzekerheid over het lot van het voorstel blijft bestaan gezien het ontbreken van een duidelijke stellingname van de regering. Mij lijkt dat een slecht voorteken.

**De heer Lionel Vandenberghe (SP.A-SPIRIT), rapporteur.** – Het is de eerste keer dat de discussie in de Senaat is gevoerd. Ik heb kort geschetst welke initiatieven dit wetsvoorstel voorafgaan: het voorstel van de heer Van Nieuwkerke van 18 februari, het voorstel van mevrouw Thijs van 27 juni. Er vonden ook boeiende hoorzittingen plaats. Mevrouw de Bethune mag ons niet verwijten dat er geen bespreking is geweest.

**Mevrouw Sabine de Bethune (CD&V).** – De rapporteur vergeet het voorstel dat collega's Thijs en De Schamphelaere twee of drie jaar geleden hebben ingediend. We hebben het opnieuw ingediend en we hebben het debat ingeleid. Op vraag van de regering werd het echter op de lange baan geschoven. Ik verwijt de commissie dat men het ene debat in de koelkast steekt en drie jaar bevroest terwijl het voorstel-Mahoux met de nodige spoed werd behandeld. Ik had ook het voorstel dat al drie jaar wacht, met dezelfde spoed behandeld willen zien.

**De heer Philippe Mahoux (PS).** – *Het voorliggende wetsvoorstel heeft een duidelijk omschreven doel dat afwijkt van de doelstelling van het wetsvoorstel van mevrouw de Bethune.*

*Ze vraagt echter terecht dat haar wetsvoorstel op de agenda wordt geplaatst. Ik wist niet dat haar wetsvoorstel ouder was dan dat van de heer Van Nieuwkerke.*

**Mevrouw Sabine de Bethune (CD&V).** – Het is twee jaar ouder.

**De heer Philippe Mahoux (PS).** – *We hebben die discussie reeds in de vorige regeerperiode gevoerd en moeten ze nu hervatten.*

**Mevrouw Sabine de Bethune (CD&V).** – Ik stel vast dat we het daarover eens zijn. Ik hoop dat we de discussie na de vakantie kunnen voortzetten.

– **La discussion générale est close.**

### **Discussion des articles**

(Pour le texte adopté par la commission des Relations extérieures et de la Défense, voir document 3-1152/4.)

**Mme la présidente.** – Je vous rappelle que la commission propose un nouvel intitulé : Proposition de loi complétant la loi du 3 janvier 1933 relative à la fabrication, au commerce et au port des armes et au commerce des munitions en ce qui concerne l'interdiction des sous-munitions.

L'article 2 est ainsi libellé :

À l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 3 janvier 1933 relative à la fabrication, au commerce et au port des armes, et au commerce des munitions, remplacé par la loi du 9 mars 1995, les mots « les mines antipersonnel et pièges ou dispositifs de même nature » sont remplacés par les mots « les mines antipersonnel, pièges et sous-munitions ou dispositifs de même nature ».

À cet article, Mme de Bethune propose l'amendement n° 7 (voir document 3-1152/5) ainsi libellé :

À la fin de cet article, remplacer les mots « les mines antipersonnel, pièges et sous-munitions ou dispositifs de même nature » par les mots « *les mines antipersonnel, pièges, dispositifs antimanipulation, sous-munitions, armes à l'uranium appauvri ou dispositifs de même nature* ».

– **Le vote sur cet amendement et sur l'article 2 est réservé.**

– **Les autres articles sont adoptés sans observation.**

– **Il sera procédé ultérieurement aux votes réservés ainsi qu'au vote sur l'ensemble de la proposition de loi.**

**Mme la présidente.** – Nous poursuivrons nos travaux cet après-midi à 15 h 00.

(La séance est levée à 12 h 40.)

### **Excusés**

Mme Jansegers, MM. Cheffert et Steverlynck, pour d'autres devoirs, M. Van den Brande, à l'étranger, M. Nimmegeers, pour raison de santé, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.

– **Pris pour information.**

– **De algemene bespreking is gesloten.**

### **Artikelsgewijze bespreking**

(Voor de tekst aangenomen door de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging, zie stuk 3-1152/4.)

**De voorzitter.** – Ik herinner eraan dat de commissie een nieuw opschrift voorstelt: Wetsvoorstel tot aanvulling van de wet van 3 januari 1933 op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapens en op de handel in munitie, wat betreft het verbod op submunitie.

Artikel 2 luidt:

In artikel 3, eerste lid, van de wet van 3 januari 1933 op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapens en op de handel in munitie, vervangen bij de wet van 9 maart 1995, worden de woorden “antipersonenmijnen en valstrikmijnen of soortgelijke mechanismen” vervangen door de woorden “antipersoonsmijnen, valstrikmijnen en submunitie of soortgelijke mechanismen”.

Op dit artikel heeft mevrouw de Bethune amendement 7 ingediend (zie stuk 3-1152/5) dat luidt:

*In fine* van dit artikel de woorden “antipersoonsmijnen, valstrikmijnen en submunitie of soortgelijke mechanismen” vervangen door de woorden “*antipersoonsmijnen, valstrikmijnen, antihanteerbaarheidsmechanismen, submunitie, wapens met verarmd uranium of soortgelijke mechanismen*”.

– **De stemming over dit amendement en over artikel 2 wordt aangehouden.**

– **De overige artikelen worden zonder opmerking aangenomen.**

– **De aangehouden stemmings en de stemming over het wetsvoorstel in zijn geheel hebben later plaats.**

**De voorzitter.** – We zetten onze werkzaamheden voort vanmiddag om 15.00 uur.

(De vergadering wordt gesloten om 12.40 uur.)

### **Berichten van verhindering**

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw Jansegers, de heren Cheffert en Steverlynck, wegens andere plichten, de heer Van den Brande, in het buitenland, de heer Nimmegeers, om gezondheidsredenen.

– **Voor kennisgeving aangenomen.**