



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN
DIERENWELZIJN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering betreffende het ontwerp van wet ter verbetering van de verkeersveiligheid

1. INHOUDELIJK

1 Inleiding:

Krachtens artikel 6, §4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen dienen de Gewestregeringen betrokken te worden bij de totstandkoming van de “reglementering op het verkeer en vervoer”.

2 Toelichting

2.1. Context:

Het ontwerp van wetswijziging zoals in de aanhef staat, werd door de federale minister voor Mobiliteit en Vervoer de heer Bellot bezorgd.

Overeenkomstig artikel 3 van het Protocol van 24 april 2001 tot regeling van de betrokkenheid van de Gewestregeringen, wordt gevraagd naar een advies van de Vlaamse Regering binnen een termijn van 60 kalenderdagen.

2.2. Algemene bespreking:

Het wetsontwerp beoogt uitvoering te geven aan drie van de vijftien voorgestelde maatregelen op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2015. Meer bepaald:

- verplichting alcoholslot bij recidive,
- strengere aanpak voor recidive en voor de zwaarste verkeersmisdrijven, zoals het rijden zonder rijbewijs en het vluchtmisdrijf met doden,
- vermindering van de straffeloosheid door een verscherping van de aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat.

2.3. Artikelsgewijze bespreking:

Titel 1. Algemene bepaling

Artikel 1. – duidt aangelegenheid die geregeld wordt (artikel 74 Grondwet).

Geen opmerkingen.

Titel 2. Bepaling tot wijziging van de wet op gebruik der talen in gerechtszaken.

Art. 2. – Artikel 4, §2: invoeging van een extra lid – schorsing van de verjaring van strafvordering voor een termijn van maximum één jaar vanaf het moment van de vraag tot verwijzing naar de andere taalrol tot op de eerste dag waarop de behandeling van de zaak hervat wordt voor de rechtbank van de andere taalrol.

Het doel is om misbruik tegen te gaan. Geen opmerkingen.

Titel 3. Bepaling tot wijziging van het Strafwetboek.

Art. 3. – Aanvulling artikel 406, derde lid, van het Strafwetboek.

De rechter krijgt de mogelijkheid om bij een kwaadwillige belemmering van het verkeer een verval van het recht tot sturen uit te spreken van acht dagen tot vijf jaar. Het is wel vreemd dat er plots één artikel uit het Strafwetboek naar voor geschoven wordt.

Titel 4. Bepalingen tot wijzigingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Art. 4. – Er is een foute verwijzing in artikel 24 wegverkeerswet naar artikel 23, 3°. Door de aanpassing van dit artikel wordt deze fout rechtgezet.

Geen opmerkingen.

Art. 5. – In de artikelen 30, §3, 35 en 48, van de wegverkeerswet wordt het woord “voorgoed” vervangen door levenslang omdat dit een accuratere term is.

Al deze bepalingen viseren niet enkel de bestuurder maar ook de begeleider, die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing. Dit behoort tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. De reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie is immers conform artikel 6, §1, XII, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een exclusieve bevoegdheid van de gewesten.

Art. 6. – Wijziging van artikel 30 (rijden zonder rijbewijs)

1° paragraaf 1 wordt aangevuld een mogelijke gevangenisstraf van 8 dagen tot 2 jaar.

2° paragraaf 1, 2°: (opgeheven in 2003) wordt opnieuw hersteld. Hierdoor wordt het rijden zonder naleving van voorwaarden of beperkingen op het rijbewijs bestraft.

3° In §3 wordt één jaar vervangen door twee jaar.

Ook hier moet opgemerkt worden dat de verzwarende van de sanctie niet alleen de bestuurder viseert maar ook de begeleider, die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing. Deze begeleider valt onder de gewestelijke materie voorzien in artikel 6, §1, XII, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

4° In §4 wordt expliciet verwezen naar paragrafen 1, 2 of 3 waarbij duidelijk gesteld wordt dat een herhaling op één van deze paragrafen aanleiding geeft tot een verdubbeling van de straf. Gezien deze paragraaf eveneens verwijst naar paragraaf 3, moet ook hier worden opgemerkt dat de verzwarende van de sanctie ook de begeleider viseert, die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing. Deze begeleider valt onder de gewestelijke materie voorzien in artikel 6, §1, XII, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 7. – Artikel 33

1° Wijziging artikel 33 wegverkeerswet waarbij “ongeval” om reden van uniformiteit vervangen wordt door “verkeersongeval”. Hierdoor wordt de tekst coherent.

Geen opmerkingen.

2° Daarnaast wordt in paragraaf 2 “voorgoed” vervangen door “levenslang” (zoals eerder reeds aangegeven).

3° in paragraaf 2 wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd waarbij de maximale gevangenisstraf van 2 jaar verhoogd wordt naar 4 en “voorgoed” vervangen wordt door “levenslang”.

4° en 5° In paragraaf 3 wordt in het eerste lid een sanctieverhoging van de gevangenisstraf toegepast van twee naar vier en in het tweede lid van vier naar acht jaar.

Vluchten na een ongeval wordt gezien als een probleem van hardleerse chauffeurs. Daarom is ervoor gekozen om de maximale straffen te verhogen in de paragrafen 2 en 3. De minimumstraffen blijven dezelfde om de beoordelingsvrijheid van de rechters te behouden.

Vluchtmisdrijf wordt zo in de toekomst zwaar bestraft. Vaak is er bij het vluchtmisdrijf sprake van drank of drugs en hoopt de overtreder door te vluchten de bestraffing te ontlopen. Het moet echter ontraden worden om zich proberen te onttrekken aan vaststellingen van de politie en zo ook aan een eventuele aansprakelijkheid.

Er wordt in de huidige wet enkel een onderscheid gemaakt tussen een ongeval met stoffelijke schade en een ongeval dat gepaard gaat met lichamelijk letsel of met een dodelijke afloop. Het wetsontwerp maakt een onderscheid tussen een ongeval met alleen stoffelijke schade, een ongeval dat gepaard gaat met een lichamelijk letsel en een ongeval met dodelijke afloop. De straffen worden ook op die manier aangepast, met de zwaarste straf bij een dodelijk ongeval.

Ook de straffen voor recidive worden gevoelig verhoogd.

Men koos ervoor om enkel de gevangenisstraffen te verhogen als duidelijk signaal bij deze problematiek in de overtuiging dat gevangenisstraf een grotere impact kan hebben dan een opeenstapeling van boetes die misschien onbetaald blijven. Het signaal is duidelijk: zwaardere gevangenisstraffen zijn mogelijk. Het effect zal afhankelijk zijn van de houding van de rechters.

Art. 8. – Artikel 34

In artikel 34, §1, tweede lid worden specifiek melding gemaakt van artikel 34, 35 of 37bis, §1. Dit betekent dat bij herhaling binnen de drie jaar de straffen verdubbeld worden.

Art. 9. – Alcoholslot

Met het nieuwe artikel 37/1, §1 heeft de rechter bij alle alcoholovertredingen vanaf 0,8 promille, bij dronkenschap en bij alcoholrecidive onder de 1,2 promille de mogelijkheid maar niet de verplichting een alcoholslot op te leggen, behalve als hij een definitief verval uitspreekt of een verval wegens lichamelijke of psychische ongeschiktheid.

De rechter moet een alcoholslot verplichten voor een periode van minstens een jaar en maximaal drie jaar of levenslang bij een overtreding van artikel 34, §2 vanaf 1,8 promille, tenzij hij uitdrukkelijk motiveert waarom hij deze sanctie niet oplegt.

De rechter moet een alcoholslot voor eenzelfde periode ook verplicht opleggen bij recidive vanaf 1,2 promille en is eveneens verplicht de vier herstelexamens en een minimale periode van drie maanden verval op te leggen.

Een belangrijke nieuwigheid is dat rechters voortaan mits de nodige motivering, een of meerdere voertuigcategorieën kunnen uitsluiten van toepassing van het alcoholslot, wat de rechters de mogelijkheid biedt rekening te houden met de (professionele) noden van de overtreder. De beperkte geldigheid moet wel tenminste betrekking hebben op de voertuigcategorie waarmee de overtreding is begaan. (artikel 37/1, §2)

In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat het de bedoeling van deze uitzondering is dat professionele bestuurders die houder zijn van een rijbewijs C (vrachtwagen) of D (bus – autocar) niet disproportioneel gestraft worden voor de overtredingen die zij begingen met hun personenvoertuig. Als reden wordt aangehaald dat het veel moeilijker is om een alcoholslot te laten installeren in een voertuig dat behoort tot een vloot van bussen of vrachtwagens van een werkgever dan in een personenwagen (categorie B).

Alhoewel de praktische uitvoerbaarheid inderdaad moeilijker is, zouden hier in het belang van de verkeersveiligheid ook heel andere redeneringen kunnen gemaakt worden. Een bestuurder houder van het rijbewijs C of D die met zijn personenvoertuig meerdere of zwaardere alcoholovertreding(en) begaat vormt allicht juist een verhoogd risico voor het vervoer van personen (cat C.) of het besturen van een zwaar voertuig (cat. D) dat in geval van ongeval een zwaardere impact veroorzaakt ?

Het lijkt niet aangewezen om een mogelijkheid tot uitzondering te motiveren zoals nu gedaan wordt. Dit staat haaks op de strengere alcohollimieten van toepassing voor professionele bestuurders. Er is geen garantie dat bij het toepassen van deze

uitzondering een bestuurder die in de privésfeer de limiet van 0,5 promille ruim overschreden heeft, in de beroepssfeer de limiet van 0,2 promille zal respecteren. In het streven naar een verhoogde verkeersveiligheid door het terugdringen van alcoholovertredingen zou men op dit vlak een voorbeeld kunnen nemen aan de Scandinavische landen waar autocars standaard uitgerust zijn met een alcoholslot.

De mogelijkheid van aftrekbaarheid van de kosten is voor de leesbaarheid verplaatst naar een aparte paragraaf 3.

In artikel 37/1, §4 worden enkele wijzigingen doorgevoerd met de bedoeling deze sancties af te stemmen op deze met betrekking tot rijden spijts verval, zoals bedoeld in artikel 48, 1° van de wegverkeerswet.

Hierdoor wordt de gevangenisstraf verlaagd en de geldboete ingevoerd. Dit strookt niet helemaal met het opzet om “strenger” te straffen. Het lijkt beter om ook artikel 48 aan te passen.

Ook hier moet opgemerkt worden dat de verzwarende van de sanctie niet alleen de bestuurder viseert maar ook de begeleider, die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing. Deze begeleider valt onder de gewestelijke materie voorzien in artikel 6, §1, XII, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 10. – Artikel 38

1° Art. 38, §1, tweede lid wordt “of voorgoed indien de schuldige binnen de drie jaar” vervangen door “of levenslang indien de schuldige veroordeeld wordt voor een inbreuk op artikel 419 van het Strafwetboek of binnen de drie jaar....”

Artikel 38, §1, tweede lid houdt een verzwarende in van de sancties bij recidive ingevolge overtredingen van artikel 38, §1, 1° tot 5°.

Deze viseren opnieuw de begeleider, die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing. Deze begeleider valt onder de gewestelijke materie voorzien in artikel 6, §1, XII, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. (artikel 38, §1, 1° en 5°)

Daarnaast wordt hiermee tevens een verzwarende van de snelheidsovertredingen beoogd, waarvoor het Vlaamse Gewest exclusief bevoegd is ingevolge artikel 6, §1, XII, 1° BWHI, met uitzondering van de snelheid op autosnelwegen die, wat de algemene politie betreft, wat tot de bevoegdheid behoort van de federale overheid. (artikel 38, §1, 3°bis)

Tenslotte maken ook diverse overtredingen van de tweede of derde graad bevoegdheid uit van het Vlaamse Gewest. Zonder exhaustief te zijn, kan worden verwezen naar de overtredingen op de bepalingen van de Wegcode m.b.t. de ladingzekering waarvoor het Vlaamse Gewest exclusief bevoegd is conform artikel 6, §1, XII, 3° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. (artikel 38, §1, 3°)

2° In §2bis worden woorden “eerste lid” opgeheven.

Geen opmerkingen.

3° In §3, eerste lid vervangen woorden “specifieke scholing” in “specifieke opleiding”.

Geen opmerkingen.

4° In §3 wordt het tweede lid opgeheven:

Geen opmerkingen.

5° §4: opgeheven

Geen opmerkingen.

6° §6 de rechter moet een verval van tenminste drie maanden opleggen en het herstel afhankelijk maken van het slagen voor de vier examens en onderzoeken bij recidive, ook wanneer een alcoholslot wordt opgelegd.

§6 van art. 38 handelt over de “gekruiste” recidive: het herhaald plegen van één van de zes zwaarste overtredingen (zonder dat dit steeds dezelfde overtreding moet zijn) wordt strenger gestraft. Enerzijds wordt aan dit lijstje van zes zwaarste overtredingen (rijden onder invloed van alcohol en drugs, rijden zonder geldig rijbewijs, vluchtmisdrijf, overdreven en onaangepaste snelheid, gebruik van een radarverklipper, overtredingen van 4e graad) wordt een zevende toegevoegd; namelijk het rijden zonder gedekt te zijn door een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering.

Anderzijds wordt de strengere bestraffing van recidive niet langer uitgesloten in geval de rechter toepassing maakt van het alcoholslot.

Deze verzwaring raakt eveneens aan de gewestelijke bevoegdheden, onder meer de bevoegdheid voorzien in artikel 6, §1, XII, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De formulering van de recidive wordt aangepast om duidelijk te maken dat het niet het aantal nieuwe overtredingen is dat in aanmerking moet worden genomen, doch wel het aantal voorafgaande definitieve veroordelingen.

7° §7 wordt toegevoegd: ter vervanging van §3: gevallen waarvoor het artikel niet van toepassing is. (indien vervallenverkleerde niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden, wanneer een levenslang verval is uitgesproken). Dit omwille van het feit dat het niet wenselijk is om niet-inwoners terug te laten komen om te voldoen aan de opgelegde herstelexamens. Een niet-inwoner kan zijn buitenlands rijbewijs enkel terugkrijgen om het grondgebied te verlaten op een dag en via een reisweg door het Openbaar Ministerie vastgelegd.

Art. 11. – Artikel 42 van de wegverkeerswet, met betrekking tot de lichamelijke en geestelijke ongeschiktheid om een motorvoertuig te besturen wordt aangepast.

Verval van het recht tot sturen kan hierdoor ook uitgesproken worden naar aanleiding van een opschorting van straf of zelfs een internering, en niet enkel naar aanleiding van een veroordeling. Ook het gegeven dat dit verval mogelijk is in elke graad van veroordeling (ook in beroep en cassatie) en ongeacht wie het rechtsmiddel heeft ingesteld is nieuw. Dit omdat dit beschouwd wordt als een beveiligingsmaatregel.

De duur van het verval is momenteel bepaald op twee jaar. Dit valt weg in het nieuwe voorstel: de duur van het verval is afhankelijk van het bewijs dat betrokkene niet meer ongeschikt is een motorvoertuig te besturen.

Art. 12. – Artikel 44 verzoek op opheffing van het verval van het recht tot sturen is momenteel bepaald op een wachtermijn van 2 jaar. Deze wordt herleid tot 6 maanden. Hetzelfde past men toe in het tweede lid: termijn van 2 jaar voor een nieuw verzoek na afwijzing wordt ook hier herleid naar 6 maand.

Art. 13. – Artikel 45 eerste lid : woorden “eerste lid” worden geschrapt.

Geen opmerkingen.

Art. 14. – Artikel 48 (rijden spijs verval) eerste lid: woorden “een jaar” vervangen “twee jaar”

- ⇒ Dit is de verhoging van de maximum facultatieve gevangenisstraf zoals dit ook gebeurde in andere artikels.
- ⇒ De vraag die gesteld kan worden is of dat dergelijke facultatieve gevangenisstraffen uitgesproken, laat staan uitgevoerd, worden en zo nee, wat de meerwaarde hiervan is.
- ⇒ Indien men consequent zou zijn, zou “voorgoed” ook hier moeten vervangen worden door “levenslang”.

Ook hier moet opgemerkt worden dat de verzwarende van de sanctie niet alleen de bestuurder viseert maar ook de begeleider, die een bestuurder begeleidt met het oog op de scholing. Deze begeleider valt onder de gewestelijke materie voorzien in artikel 6, §1, XII, 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Art. 15. – Artikel 51, 4°: “tweede lid” wordt vervangen door “§4”. (aanpassing aan de nieuwe indeling)

Geen opmerkingen.

Art. 16. – Artikel 55, §1: toevoeging van 8°: indien de bestuurder een overtreding heeft begaan van artikel 406, derde lid, van het Strafwetboek.

Op deze manier krijgt de procureur des Konings de mogelijkheid om de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs te bevelen in geval van kwaadwillige belemmering van het verkeer. Dit loopt samen met artikel 3 waar deze overtreding toegevoegd werd aan de overtredingen waarvoor een verval van het recht tot sturen kan worden uitgesproken.

Art. 17. – Artikel 56, 4° “houder van een buitenlands rijbewijs” wordt vervangen door “rijbewijshouder”. (overeenstemming tussen art. 56 en art. 38 §7 1° zoals ingevoegd bij artikel 10 van dit ontwerp).

Geen opmerkingen.

Art. 18. – Artikel 61, eerste lid, worden de woorden “§§2, 3, 4, en 4bis,” geschrapt. Hierdoor zullen ook diegenen die een rijverbod van 2 uur opgelegd krijgen, gevraagd kunnen worden (geen verplichting) hun rijbewijs af te geven voor de duur van het rijverbod.

⇒ De voordien bestaande verplichting tot afgifte van het rijbewijs bij een rijverbod van 2 uur werd eerder op vraag van de politiediensten geschrapt, aangezien dit op het terrein te veel ongemak zou geven. Door nu een mogelijkheid te voorzien en geen verplichting wordt hier nog steeds aan tegemoetgekomen maar kan de politie toch desgewenst het rijbewijs bij zich houden om er zeker van te zijn dat de persoon onder invloed van alcohol zich niet onttrekt aan het rijverbod.

Art. 19. – Artikel 61 quinquies, §1: woorden “eerste lid” worden opgeheven. (aanpassing aan de nieuwe indeling van artikel 37/1).

Geen commentaar.

Art. 20. – Artikel 65, §3 wordt tussen eerste en tweede lid “bij het vaststellen van een van de speciaal door de Koning aangewezen overtredingen moet hij aan de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren of beambten een som in consignatie geven bestemd om de eventuele geldboete te dekken.”

Artikel 65 §3 bepaalt in zijn huidige vorm dat buitenlandse bestuurders, die geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben met een alcoholconcentratie van 0,5 promille eerste een onmiddellijke inning moet worden aangeboden. Zelfs indien de verbaliserende ambtenaren en het parket van mening zijn dat een dagvaarding de meest geschikte maatregel zou zijn, moeten zij eerst een onmiddellijke inning voorstellen. Alleen in geval de buitenlandse bestuurder deze afwijst kunnen zij tot consignatie van een som overgaan die de eventuele geldboete dient te dekken.

Door deze wijziging zullen de parketten voortaan kunnen beslissen of de bovenvermelde overtreders ofwel een minnelijke schikking aangeboden krijgen ofwel voor de rechtbank moeten verschijnen.

Art. 21. – Artikel 67bis – aansprakelijkheid van toepassing op de fysieke persoon als houder van kentekenplaat.

Dit artikel heeft betrekking op de overtredingen begaan met een motorvoertuig ingeschreven op naam van een natuurlijk persoon en de bestuurder bij de vaststelling van de overtreding niet geïdentificeerd werd, waarbij wordt vermoed dat deze is begaan door de houder van de kentekenplaat, behalve wanneer hij diefstal, fraude of overmacht kan bewijzen of de onmiskenbare bestuurder aanduidt.

De houder van de kentekenplaat moet weten aan wie hij zijn voertuig toevertrouwt en wordt verondersteld daarvoor zijn verantwoordelijkheid te nemen. Hij moet bijgevolg ook weten wie zijn voertuig bestuurde op het ogenblik van de feiten. Hij kan zich alleen nog bevrijden van zijn aansprakelijkheid voor de overtreding wanneer hij diefstal, fraude of overmacht kan bewijzen of de onmiskenbare bestuurder aanduidt.

Het is hierbij wel niet duidelijk wat er juist met overmacht wordt bedoeld.

In de huidige situatie geldt dat “het vermoeden van schuld kan worden weerlegd met elk middel”. Concreet volstaat het op het informatieblad iemand anders als bestuurder aan te duiden. Het is dan aan deze derde persoon om dit tegen te spreken en desgevallend aan de politie om op vraag van het parket onderzoeksdaden te stellen om

uit te maken wie de waarheid spreekt en dus de overtreder was. Dit wordt vervangen door een vermoeden van schuld waarvan de bestuurder zich enkel kan bevrijden wanneer hij “diefstal, fraude of overmacht kan bewijzen, of wanneer hij de identiteit van de onmiskenbare bestuurder meedeelt”. Het volstaat dus niet langer een derde persoon op het inlichtingenformulier aan te duiden als bestuurder; men moet dit (zeker in voorkomend geval van tegenspraak) ook kunnen bewijzen.

Het is niet de bedoeling dat de houder van de kentekenplaat reeds bewijsmiddelen aanbrengt op het ogenblik dat hij de onmiskenbare bestuurder aanduidt maar hij zal deze bewijsmiddelen wel moeten achter de hand houden wanneer hem daarom gevraagd wordt door politie of parket.

Het is niet duidelijk of het regelen van de kentekenaansprakelijkheid behoort tot de strafvordering (waarvoor de federale overheid bevoegd is), dan wel of dit deel uitmaakt van het misdrijf op zich zodat het toekomt aan elke overheid om voor die overtredingen die materieel onder diens bevoegdheid vallen een regeling te treffen omtrent de aansprakelijkheid voor het misdrijf.

Op dit vlak werd nog niet eerder een standpunt ingenomen.

Bij een eerdere standpuntbepaling van de Vlaamse Regering bij een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg en van het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en consignatie van een som bij de vaststelling van de overtredingen inzake het wegverkeer (VR 2017 1703 DOC.0231/1) kwam dezelfde problematiek aan bod. Ook in dat dossier was het niet duidelijk hoe ver de bevoegdheid op het vlak van “strafvordering” van de federale overheid reikt.

De Vlaamse Regering besliste toen dat de federale minister van mobiliteit zou worden verzocht om bij het overmaken van het ontwerp aan de Raad van State de uitdrukkelijke vraag te stellen naar de bevoegdheidsverdeling.

Het is niet duidelijk of de Raad van State effectief om een advies werd gevraagd of wat het resultaat hiervan was.

Alleszins is deze problematiek dermate principiële en belangrijk dat ook naar aanleiding van dit ontwerp een dergelijke vraag aan de Raad van State zich opdringt.

Art. 22. – Artikel 67ter – aansprakelijkheid bij voertuig ingeschreven op rechtspersoon - voegt “... en de bestuurder werd bij de overtreding niet geïdentificeerd...” toe, evenals de uitzonderingen zoals opgenomen in het voorstel art. 21 “... behalve wanneer hij diefstal, fraude of overmacht kan bewijzen,”

In het tweede lid verdwijnt de zinsnede “toegevoegd bij het afschrift van het proces-verbaal”.

⇒ Dit zou dus inhouden dat de vraag om inlichtingen niet meer vergezeld moet worden van het afschrift van het proces-verbaal.

- ⇒ In de artikelsgewijze bespreking staat echter een nuancering die niet terug te vinden is in het gewijzigde artikel: m.n. dat de vraag om inlichtingen, voorafgaand aan het afschrift van het proces-verbaal kan worden opgestuurd.
- ⇒ Dit is toch een groot verschil: het wetsartikel lijkt te stellen dat er geen afschrift van het proces-verbaal meer moet worden verstuurd.
- ⇒ Het is te verkiezen de huidige formulering te behouden zodat het duidelijk is dat de vraag om inlichting vergezeld is van het afschrift van het proces-verbaal zodat alle relevant gegevens in één en dezelfde zending aan de betrokken rechtspersoon overgemaakt worden.

In het derde lid wordt opnieuw melding gemaakt van “onmiskerbare bestuurder”

- ⇒ Zie opmerking bij art. 21.

In het vierde lid wordt “de rechtspersoon” expliciet toegevoegd.

Er wordt een vijfde lid aan het artikel toegevoegd: “de politierechtbank van de plaats waar de overtreding werd gepleegd die aanleiding heeft gegeven tot de toepassing van deze paragraaf, is bevoegd.” Dit om komaf te maken met de huidige situatie waarin ingevolge een arrest van het Hof van Cassatie alle overtredingen op art. 67ter alleen maar kunnen vervolgd worden door de politierechtbank van Antwerpen, afdeling Antwerpen en de politierechtbank van Oost-Vlaanderen, afdeling Gent omdat het antwoordformulier bij het PV het adres van het verwerkingscentrum in Antwerpen of Gent vermeldt.

Er wordt nog een zesde lid toegevoegd waar bij een inbreuk door bestuurder van een motorvoertuig ingeschreven op naam van een rechtspersoon maar die de gebruikelijke bestuurder in de Kruispuntbank Voertuigen heeft laten registreren, benaderd moet worden volgens de bepaling van artikel 67bis.

De gebruikelijke bestuurder wordt dus vermoed de overtreding te hebben begaan, tenzij hij de identiteit van de onmiskerbare bestuurder meedeelt of in geval van diefstal, fraude of overmacht.

Hier geldt, wat de bevoegdheidsverdeling betreft, hetzelfde als wat bij het vorige artikel werd besproken.

Art. 23. – Wijzigingen in artikel 68

1° De verjaringstermijn wordt verlengd van één jaar naar twee jaar.

Geen opmerkingen.

2° Er worden volgende artikels toegevoegd aan de opsomming van uitzonderingen; zijnde inbreuken die een verjaringstermijn van drie jaar kennen: 37/1 §4 (rijden zonder het vereiste alcoholslot) en 48 (rijden spijs verval).

Geen opmerkingen

Art. 24. – De Koning bepaalt voor elk artikel van deze wet de dag waarop het in werking treedt.

Geen opmerkingen.

2.4. Juridische opmerkingen in verband met de bevoegdheidsuitoefening door de federale overheid

Door middel van het ontwerp worden wijzigingen doorgevoerd in verschillende bepalingen die tot de bevoegdheid van zowel de federale overheid als de gewesten behoren.

Dit is het gevolg van het feit dat de bevoegdheden op het vlak van verkeersveiligheid verdeeld zijn tussen de federale overheid en de gewesten.

De elementen hiervoor vermeld in de artikelsgewijze bespreking zijn het gevolg van de bevoegdheidsverdeling die regelmatig het voorwerp uitmaakt van overleg tussen het Vlaamse Gewest en de federale overheid en die eveneens aanleiding heeft gegeven tot diverse vernietigingsprocedures bij de Raad van State tegen Vlaamse regelgeving op het vlak van mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid. Deze bevoegdheidsoverschrijding weegt niet op tegen de maatschappelijke doelstelling die de federale minister van mobiliteit met het wetsontwerp ter verbetering van de verkeersveiligheid beoogt.

Het voorliggend wetsontwerp bevat bepalingen die wijzigingen doorvoeren door middel van de artikelen 5, 6, 9, 10 en 14 en die het voorwerp uitmaken van de materie van het verkeersveiligheidsbeleid dat gemengd is aangaande de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en het gewest. Aangezien de federale overheid niet exclusief bevoegd is voor aangelegenheden voorzien in de artikelen 5, 6, 9, 10 en 14 van voorliggend wetsontwerp, kunnen bepaalde rechtsregels van dit ontwerp niet unidimensionaal gekwalificeerd worden als behorende tot de bevoegdheid van de federale overheid dan wel tot de gewestelijke overheid.

In de artikelsgewijze bespreking werd telkens aangegeven waar de bevoegdheid van het gewest betrokken is.

De federale overheid kan enkel sancties bepalen voor de overtreding van die bepalingen die tot haar materiële bevoegdheid behoren. De Raad van State merkte eerder al op dat de federale overheid (in dat geval betrof het de Koning) enkel kan optreden in aangelegenheden die tot haar bevoegdheid behoren. (advies 61.177/4 van 27 maart 2017 over een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de bedragen bedoeld in het koninklijk besluit van 19 april 2004 betreffende de inning in de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer voor wat de federale overheid betreft.).

In dat ontwerp had de federale overheid uitdrukkelijk opgenomen dat de regeling gold voor de federale bepalingen en de Raad van State achtte dat niet nodig, aangezien elke overheid sowieso maar kan optreden binnen haar bevoegdheid.

Wat het regelen van de kentekenaansprakelijkheid betreft (art. 21 en 22 van het ontwerp) is het aangewezen dat uitdrukkelijk het standpunt van de Raad van State zou worden gevraagd.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het voorstel heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Met toepassing van artikel 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 1 september 2017.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of Reguleringsimpactanalyse vereist.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° in te stemmen met het ontwerp van wet ter verbetering van de verkeersveiligheid rekening houdend met de redenering vermeld onder rubriek 2.4 hiervoor aangaande de gevolgen van de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten;

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten dat bij het overmaken van dit advies aan de federale minister van Mobiliteit wordt verzocht dat aan de Raad van State uitdrukkelijk wordt gevraagd of het regelen van de kentekenaansprakelijkheid behoort tot de strafvordering waarvoor de federale overheid bevoegd is, dan wel of dit deel uitmaakt van het misdrijf waardoor het toekomt aan de materieel bevoegde overheid om dit te regelen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben Weyts